LA VIE AU GRAND AIR

Dans ce Numéro :
La Réouverture de Longchamp.

Publications Pierre Lafitte & Cie
Je Sais tout ○ Fermes et Châteaux ○ Femina
Musica ○ La Vie au Grand Air ○ Éditions d'Art
90, Av. des Champs-Élysées et 9, Av. de l'Opera

AU CONCOURS HIPPIQUE

Le Vicomte d'Antras sautant avec Juillac.

(Voir pages 220 et 221.)

Abonnements :
Paris et Départements .. .. 24 *francs*
Etranger .. .. 28 *francs*
Changements d'adresse 0 fr. 75

L'abonnement d'un an (24 fr.) donne droit à 52 numéros, aux numéros spéciaux et à des primes et avantages dont on trouvera la liste dans les pages de garde.

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

BANQUE AUTOMOBILE

47, Boulᵈ Haussmann, PARIS

TOUTES MARQUES D'AUTOMOBILES PAYABLES AU GRÉ DU CLIENT

DEMANDEZ FRANCO "GUIDE AUTO"

ALGÉRIA

LA REINE DES MARQUES

Pour Voiturettes
Motocyclettes
Bicyclettes

4 et 6, boulevard Bourdon
NEUILLY-SUR-SEINE

SOCIÉTÉ DES AUTOMOBILES

EUGÈNE BRILLIÉ

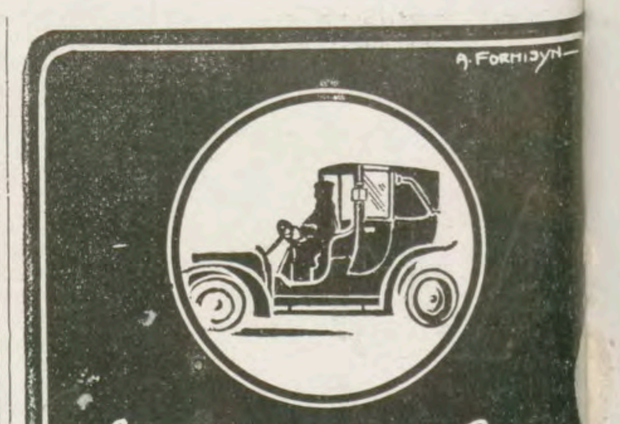
60, boulevard Pereire (Place Wagram)

Ad. télég. AUTOBRIL-PARIS Téléph. 535.56

Voitures de Tourisme et de Livraison, Omnibus
Camions, Moteurs, Canots

Construits dans les Ateliers d'Artillerie
de SCHNEIDER et Cie
LE HAVRE

Fournisseurs de la Cie Générale des Omnibus de PARIS



La voiture de ville
la plus agréable est le

Petit Landaulet

Vinot Deguingand

10/14 HP. 4 cyl.
29 Quai National Puteaux

Photographie *FEMINA* **BON** de réduction de 5% sur les tarifs

Il suffit de présenter ce bon 90, avenue des Champs-Elysées, pour bénéficier de cette remise

Les abonnés ont droit à 10 0/0

(Sur Présentation de leur quittance d'abonnement.)

CYCLES

CLÉMENT

LA GRANDE MARQUE NATIONALE

Depuis trente ans, la Marque **CLÉMENT** tient la tête de l'industrie du Cycle. Vous devez donc acheter une **CLÉMENT**

ENVOI FRANCO DU CATALOGUE 1908, JOLIMENT ILLUSTRÉ, SUR DEMANDE

CONCESSIONNAIRES DANS LE MONDE ENTIER

CYCLES CLÉMENT, Direction et Usines : 76, Grande-Rue, au PRÉ-SAINT-GERVAIS (Seine)

Semaine Comique, par Henriot

— Vous ne pouvez pas rester là !
—Pardon... je m'y connais en fait de direction mieux que vous, et je serai plus tranquille si je vous surveille que si je reste assis dans l'autobus.

Grande course internationale organisée sur les toits par M. Lépine, entre chats de police et rats d'hôtel.

— Où as-tu donc acheté ce maillot noir ?
— Cent sous, d'occasion, à un rat d'hôtel qui se retire des affaires.

Les phoques pariant sur les coureurs New-York-Paris.
— Je donne la Moto-Bloc à 6/1.
— Bourcier Saint-Chaffray à 3 contre 4 !

La Bourse des Sports

Assurances Sportives

Les Assurances spéciales, 20, rue Taibout, Paris. Téléphone 283-41.

L'assurance contre les accidents, pour être bien faite, c'est-à-dire pour donner à ceux qui la contractent pleine et entière garantie, doit être faite avec beaucoup de soins, et demande le concours de spécialistes rompus à la confection des contrats qui constituent cette garantie.

Qu'il s'agisse d'assurances automobiles, de chevaux et voitures, ou d'assurances individuelles, la police souscrite ne vaut que par les clauses y inscrites, clauses qui varient à l'infini, suivant les cas.

Les Assurances spéciales, 20, rue Taitbout, à Paris, se chargent de toutes les assurances en général et tout particulièrement des assurances sportives, pour lesquelles elles se sont spécialisées.

Tous les sportsmen qui voudront être bien assurés de ne pas payer des primes exagérées feront donc bien de s'adresser aux Assurances spéciales, 20, rue Taitbout, Paris, qui leur donneront toute satisfaction.

Sur demandes, les Assurances spéciales envoient verbalement toutes explications utiles.

Pour donner rendez-vous, écrire ou téléphoner n° 283-41.

AUTOMOBILES

FOUILLARON

à changements de vitesse progressifs

54, RUE DE VILLIERS —— LEVALLOIS-PERRET (Seine)

DÉFIEZ-VOUS, Madam

de l'action nocive du temps. — Prenez tous les so
au coucher deux dragées de ROMASTINE BOUT
Ce produit AUGMENTE RAPIDEMENT L'AMPLE
DES SEINS, LES RAFFERMIT ET LEUR DON
UNE APPARENCE DE JEUNESSE PERPÉTUEL

LE FLACON : 10 fr. — Envoi franco contre mandat-poste.
Laboratoires BOUTY, 1, Rue de Châteaudun, Par

CELUI QUI NE LIT PAS

SHERLOCK HOLMES

Pièce en 5 actes et 6 tableaux
tirée de Conan Doyle et Gilette
par
PIERRE DECOURCELLE

Un volume sous couverture en couleurs **3.50**

SE PRIVE D'UN GRAND PLAISIR

PIERRE LAFITTE & Cie, ÉDITEURS

PARFUM
VIVITZ
LT PIVER
PARIS
Essence Savon Poudre de Riz
Lotion Sachets
etc

25 var. nain d'elite 8 frs
50 » » 16 »
100 » » 30 »
Franco de tout frais avec instructions pour culture dans toute la France.

ROSIERS

CATALOGUES cont. plus de 400 gravures et renseig. p
A et I cieux intéressant tous les amateurs de fleurs, *gra*

GEMEN & BOURG à LUXEMBOURG (Grand-Du
La plus importa
maison du monde pr rosiers. Nos produits sont plus fo
plus résistants et meilleur marché que partout ailleu

NOUVEAU BANDA
Accepté à la Société
Chirurgie de Paris.

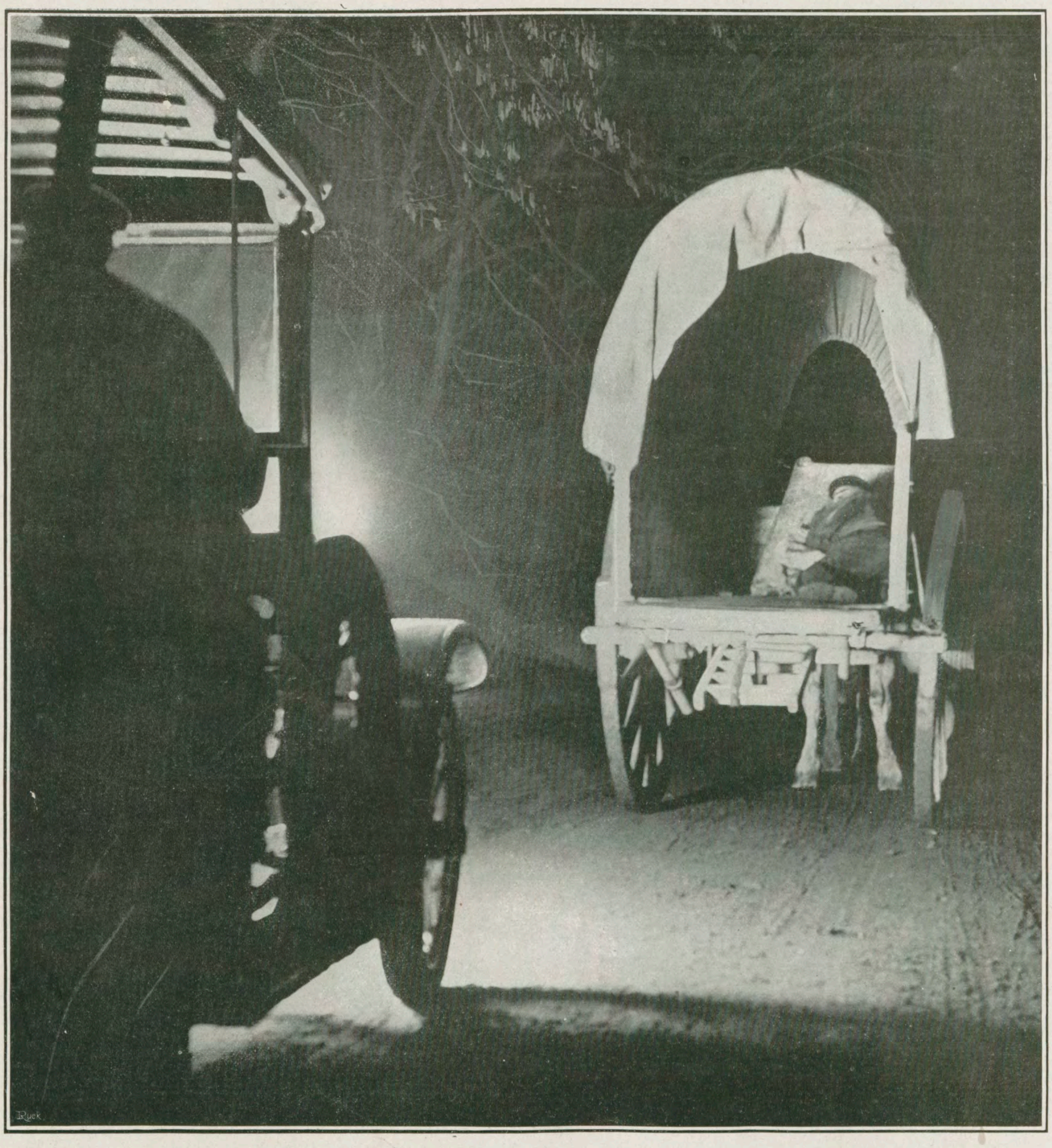
Le *seul* recommandé par tous les médecins et chirurgie
Cet appareil en forme d'arbalète est *invisible* sur le cor
supprime le ressort du *dos* et le *sous-cuisse*. Le malade p
se livrer à tous les travaux sans éprouver de gêne.
sa pression constante, il fait disparaître la hernie et mèn
la guérison. Méfiez vous des contrefaçons et n'achetez pas
bandage sans vous en faire *garantir la contention*. Envoi
catalogue. MEYRIGNAC, fabricant, 229, Rue Saint-Honoré, Par

La Vie au Grand Air

ABONNEMENTS :
Paris et Départements ——— 24 fr.
Etranger ——— 28 fr.
Changement d'adresse : 0 fr. 75

4 Avril 1908 — N° 498
PUBLICATIONS PIERRE LAFITTE & Cie
90, avenue des Champs-Élysées, PARIS — Téléph. 528-64, 528-66, 528-68
Publicité : HUGUET-MINART & Cie, 11, boulev. des Italiens

PUBLICITÉ :
Pages d'Annonces, la ligne ——— 2 fr.
La page ——— 600 fr.
Encartage ——— 750 fr.



CEUX A QUI ON NE DRESSE PAS DE CONTRAVENTIONS

Une très intéressante expérience fut faite, la semaine dernière, par l'Automobile Club de la Sarthe. A la requête de cette active société, un huissier du Mans dressa un procès-verbal de constat de toutes les voitures rencontrées en état de contravention, en douze heures, sur les routes de l'arrondissement. En pleine nuit, l'automobile des expérimentateurs faillit se heurter contre une charrette de meunier qui rentrait à vide, sans lanterne, le conducteur profondément endormi dans sa voiture. Notre photographe prit, à la lumière des phares à acétylène, un cliché de cette scène, qui se reproduit malheureusement trop souvent sur nos grandes routes.

(Voir l'article, pages 212 et 213.)

(Texte et clichés de notre correspondant spécial.)

Les Expériences de Traîneaux Automobiles

Le docteur Jean Charcot, avant de partir pour le Pôle Sud, est allé faire quelques expériences à travers la neige et la glace, au col du Lautaret, avec le traîneau automobile qu'il va emporter avec lui

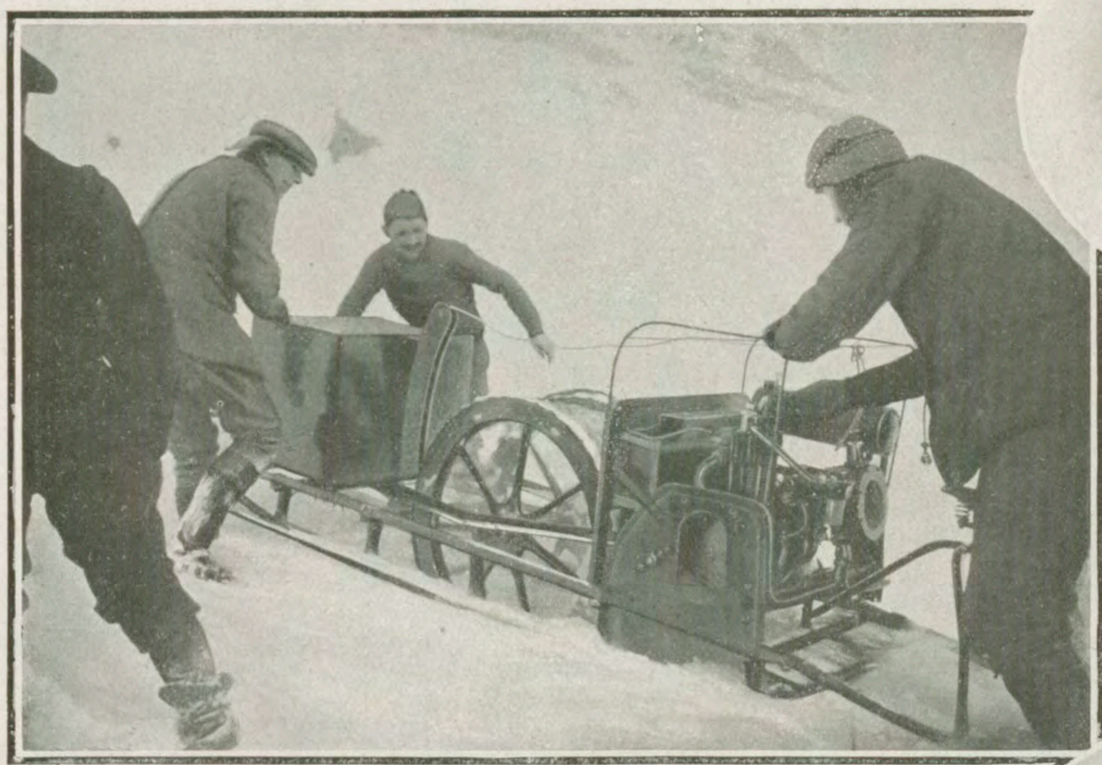
Le docteur Jean Charcot va repartir pour le Pôle Sud. Il prépare laborieusement son expédition, qui quittera la France dans quelques mois. Mais, avant que cette heure ait sonné, il a voulu savoir à quoi s'en tenir sur la valeur des appareils qu'il emporte.

Les expériences ont été faites ces jours derniers, en pleines Alpes, au col du Lautaret, par 2.075 mètres d'altitude. La couche de neige atteignait 3 mètres, la température s'est abaissée jusqu'à 17° au-dessous de zéro. Peu d'heures après l'arrivée, le moteur de Dion-Bouton de 3 chevaux ronflait, et le traîneau glissait devant l'hôtel, sur la piste dure où passent les chevaux. Un coup de barre, et le traîneau dévie de la route et s'engage sur la couche vierge. Instant d'émotion, bien compréhensible, chez tous les spectateurs. Seul, le petit appareil ne semble pas s'émouvoir. Il grimpe une colline blanche, entassée par un coup de vent, et, tranquillement, s'engage sur son terrain. La neige coule le long de la roue, traverse les raquettes, retombe en poudre, sans s'amasser dans les intervalles. Le moteur tourne, le véhicule avance avec des efforts désespérés, car on enfonce jusqu'au genou ; explorateurs, ingénieurs, mécanicien, tâchent de le suivre. Vain espoir. Les hommes à pied restent enlisés lamentablement,

Le traîneau du lieutenant de La Besse.

Châssis en tubes d'acier, muni de ressorts et supporté par 4 patins. Le train d'avant est directeur. Les patins sont disposés de façon à ne pas déraper.

mais la machine, progresse, s'éloigne. Heureusement, les soldats skieurs du 159e d'infanterie, dirigés par le lieutenant de La Besse, sont là, comme aides. Sur leurs longs patins de frêne, ils escortent



La mise en marche du traîneau Charcot.

Sur une luge à 2 patins, a été placé un moteur de Dion-Bouton de 3 chevaux avec changement de vitesses.

La visite du traîneau.

Le docteur Jean Charcot examine son appareil, qui vient d'accomplir une longue série d'essais, et constate que tout est en parfait état et que son moteur de Dion-Bouton donne très bien.

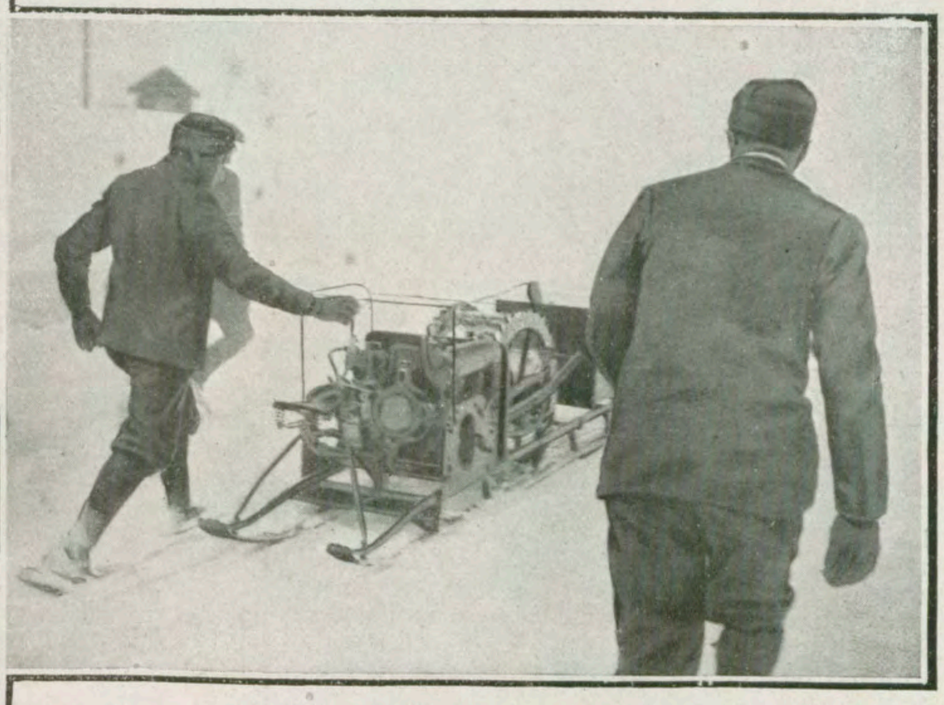
triomphalement le traîneau automobile, le dirigent, et le ramènent à son point de départ. On se serre les mains, on se félicite! Charcot, très ému, contemple la machine qui va lui ouvrir la route du Pôle! L'industrie française avec de Dion-Bouton enregistre un nouveau succès.

Mais voici qu'un nouveau ronflement se fait entendre. A son tour, le capitaine de vaisseau Scott, commandant le croiseur cuirassé *Essex*, un des plus beaux navires de la flotte anglaise, donne l'ordre de procéder aux expériences avec le traîneau qu'il a amené de Londres. Cet officier est également un pionnier de l'Antarctique. Il a dirigé, de 1901 à 1904, la mémorable expédition de la *Discovery*, exécutant un raid fantastique, qui l'a, du premier coup, amené à moins de 800 kilomètres du Pôle Sud. Et lui aussi, prépare une nouvelle exploration; il veut repartir bientôt, et emporter des automobiles qui lui permettront de s'approcher davantage encore de l'axe du monde, et d'y mettre le pied, s'il est possible. Il est accompagné du lieutenant de vaisseau Barnes, et de l'officier mécanicien Skelton, qui l'accompagnaient en Antarctique. Charcot et Scott travaillent la main dans la main à la conquête du Pôle. L'entente cordiale n'est pas un vain mot.

Le traîneau est amené au champ d'expériences. Le moteur ronfle, l'embrayage grince, et, sous les premières poussées de la chaîne, qui font

L'appareil du commandant Scott.
La chaîne sans fin laboure la neige et le véhicule ne parvient pas à avancer.

L'entente cordiale.
Le traîneau français s'arrête devant l'appareil anglais du lieutenant Barnes, échoué dans la neige.



En pleine marche.
Le traîneau Charcot sur un champ de neige. A droite, le docteur Charcot. Le mécanicien Pélissier tient la manette d'embrayage.

Le mastodonte anglais.
Le traîneau mastodonte du lieutenant Barnes est muni d'énormes roues à crans, destinées à mordre dans la neige.

Le repos.
Les traîneaux Scott et Barnes se reposent, avant de reprendre la série de leurs essais.

voler la neige, les patins se soulèvent à l'avant, au lieu de glisser, le véhicule soubresaute, avance un peu, puis le moteur cale. On recommence, et toujours le même phénomène se reproduit, le propulseur soulevant l'appareil par l'avant, arrachant la neige, et assurant très peu la marche. A la fin, les palettes sont tordues sous l'effort; on sera obligé de les réparer pour reprendre les essais.

Le traîneau du lieutenant Barnes n'a pu marcher, le moteur étant insuffisant pour assurer la mise en marche des énormes roues à crans destinées à entraîner l'appareil.

F.-A. Wheel.

LA CHASSE AUX CONTRAVENTIONS

Une très intéressante expérience a été faite, la semaine dernière, par l'Automobile-Club de la Sarthe. Elle a permis de constater que près de 40 0/0 des voitures hippomobiles rencontrées en une journée étaient en contravention.

Comment ils tiennent leur droite.

Malgré les violents appels de trompe, ces deux charretiers se refusent absolument à quitter leur gauche, pour laisser passer l'automobile.

Depuis quelque temps, un mouvement factice, créé par certaines personnalités qui cherchent à se faire une réclame personnelle, sur le dos d'une industrie florissante, s'indique dans une certaine partie de la presse et dans le Parlement. Il est dirigé contre les chauffeurs. Les résultats ne s'en sont pas fait attendre. Le premier a été le dépôt du projet de loi Barthou, dont nous avons déjà eu l'occasion d'entretenir nos lecteurs. D'autre part, on ménage aux propriétaires d'automobiles tellement d'ennuis, on leur prépare tellement de tracasseries mesquines, que ceux-ci n'auront plus qu'une idée : se débarrasser d'une voiture dont l'usage peut les mener chaque jour sur les bancs d'un tribunal et jusque entre les murs d'une prison. Les agents de police dans les villes ne suffisent pas; on a mobilisé contre les chauffeurs tout ce qu'il y a de fonctionnaires disponibles : les agents des ponts et chaussées, les douaniers, les employés des contributions directes, ceux de l'octroi et jusqu'aux contrôleurs des poids et mesures! Cependant, les charretiers et les rouliers continuent à tenir leur gauche, à encombrer la chaussée et à circuler la nuit sans lanterne, et aucun des fonctionnaires déchaînés contre les chauffeurs ne peut jamais arriver à dresser aux autres la moindre contravention.

Le constat.

Et celle-ci, qui est en travers de la route! Où est son conducteur? L'officier ministériel relève, sur la plaque, le nom du propriétaire.

La route barrée.

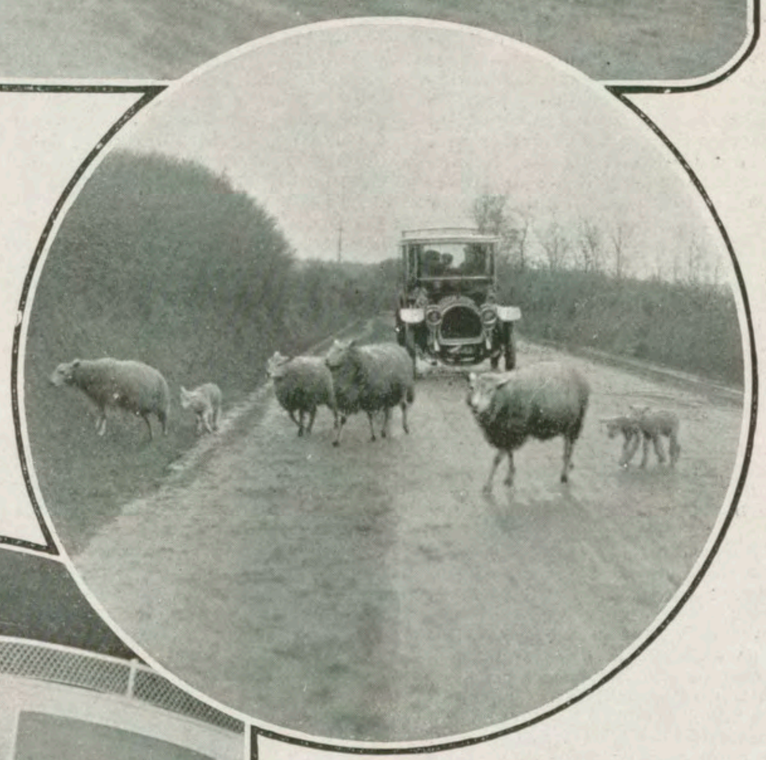
Voici une charrette chargée de bois, arrêtée au milieu d'un carrefour, barrant simplement quatre routes, pendant que le conducteur est en train de « prendre un verre ».

L'Automobile Club de la Sarthe a eu à ce sujet une excellente idée. Cela ne doit pas nous étonner. De toutes les associations régionales, l'A. C. de la Sarthe est certainement la plus vivante, celle qui fait preuve de plus d'initiative. Son dévoué secrétaire général, M. Durand, est un homme au cerveau rempli d'idées ingénieuses, servi par une activité inlassable. Il eut l'idée de faire à ce sujet une expérience concluante, à laquelle la *Vie au Grand Air* fut conviée. Aussi, le 25 mars,

La rencontre d'un troupeau.

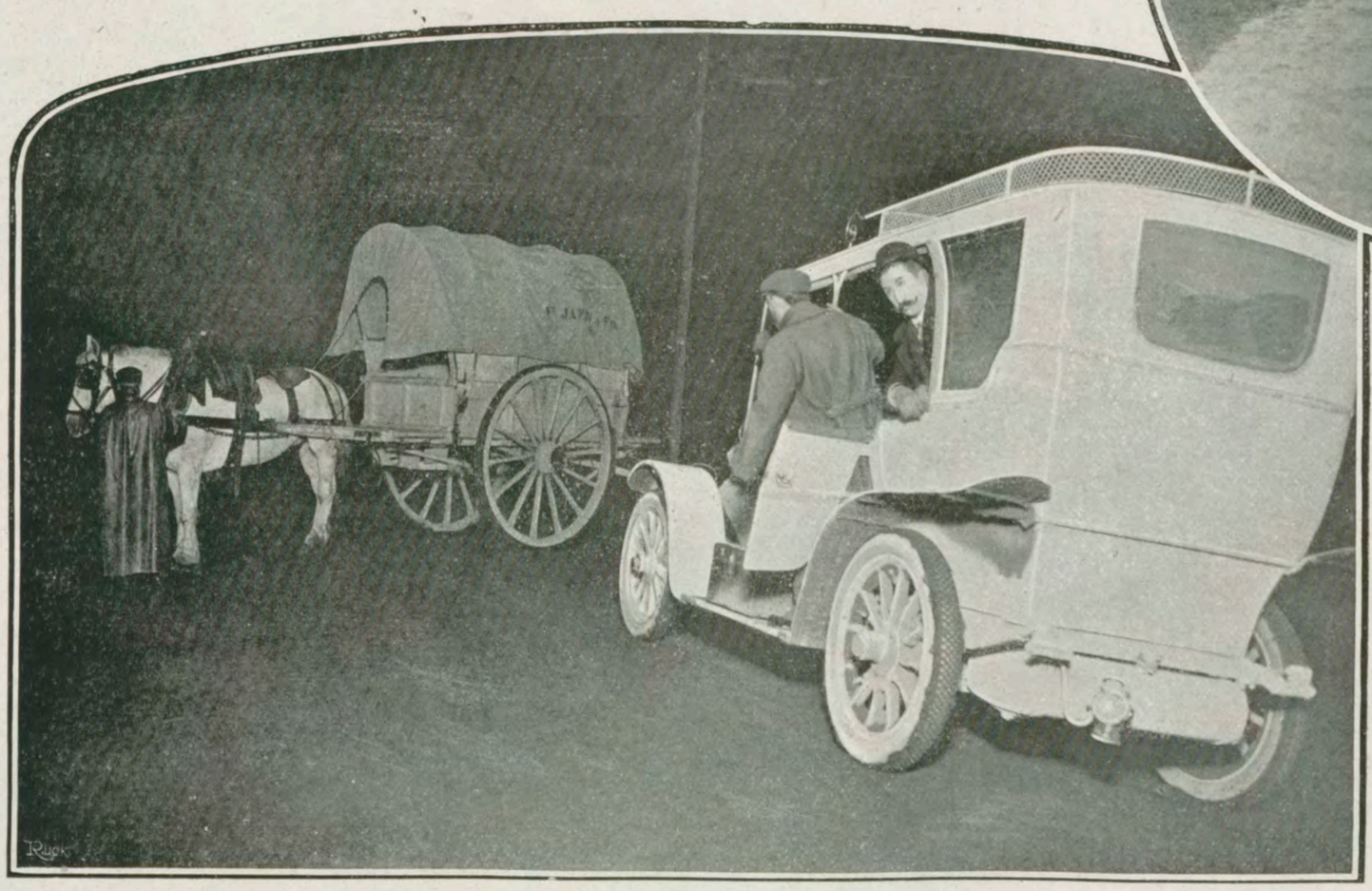
Il n'est pas rare de trouver en pleine route un troupeau d'une quinzaine de bêtes à corne, abandonnées sans conducteur. Il faut une patience à toute épreuve pour arriver à se débarrasser de ces animaux indolents et curieux.

à 10 heures du matin, nous quittions le Mans dans une confortable 30-chevaux que conduisait Amédée Bollée qui est non seulement l'inventeur le plus génial, mais encore l'homme le plus modeste et le conducteur le plus prudent que je connaisse. Avec nous se trouvait M. Viette, huissier au Mans, qui allait être chargé de constater les nombreux cas de contravention que nous allions rencontrer en douze heures de promenade. Prenaient part à l'épreuve : MM. Durand, Verney, Lecler, le Dr Moreau, de la Haye-



Une famille encombrante.

Voici cette fois un troupeau de brebis et d'agneaux bien imprudemment exposés aux embûches du chemin.



Ils dormaient !

Le conducteur dormait dans sa charrette. Le cheval s'est endormi sur la route. Le mécano est obligé de descendre pour les éveiller tous les deux.

Montbault. De dix heures du matin à dix heures du soir, en défalquant l'heure du déjeuner et celle du dîner, 280 kilomètres de routes furent parcourus et l'honorable officier ministériel eut à constater des contraventions de toutes sortes : rouliers tenant leur gauche, charrettes abandonnées sur la voie publique, troupeaux de toute nature, bœufs, vaches, brebis suitées, vaquant sur la chaussée sans le moindre gardien. Le soir, le nombre de voitures rencontrées sans lanternes fut incroyable. Un gendarme « sans pitié » eût pu dresser contravention à 40 0/0 des voituriers rencontrés.

Un procès-verbal fut dressé, pour servir à qui de droit, comme on dit dans le jargon du Palais que vient de proscrire M. Briand.

Marcel Viollette.

BLOC-NOTES

Nous engageons nos lecteurs à collaborer à cette page en nous envoyant des documents sportifs intéressants.

AUTOMOBILE

Une affiche curieuse : 1.200 livres sterling pour avoir un aéroplane du modèle Farman. C'est pour rien!

LA LOI BARTHOU

Tout s'arrange, comme dit Capus. Le fameux projet de loi contre lequel la presse sportive entière s'est soulevée, réalisant là une unanimité touchante à laquelle elle ne nous a point accoutumés, commence aussi à se lasser.

Déjà, à la commission des Travaux publics, le ministre a dû reconnaître lui-même que tout n'était pas pour le mieux dans son projet, un peu hâtivement rédigé par des bureaux dont l'automobile a toujours été la moindre passion. Il s'est déclaré, sauf sur le principe même du casier automobile, dont le nom, évocateur de Fresnes et autres lieux de villégiature, sera changé, prêt à faire de grandes concessions. L'audition du marquis de Dion, de MM. Edmond Chaix et Querenet n'a pas été sans influence sur l'esprit des membres de la commission, celle du dernier surtout. L'éminent avocat, membre du Comité de contentieux de l'Automobile Club de France, a surtout traité la question au point de vue légal; il a fait toucher du doigt les impossibilités et les erreurs juridiques que l'intervention de M. Collin, qui devrait pourtant être un maître en fait de droit, avait fait insérer dans le projet.

Au banquet de l'Association des Journalistes Sportifs, vendredi dernier, le ministre des Travaux publics a eu l'occasion, par la bouche du directeur de son cabinet, qui est en même temps son frère, de faire d'intéressantes déclarations. M. Léon Barthou est un des nôtres : c'est un chauffeur convaincu, c'est surtout un aéronaute de valeur et qui ne compte plus ses ascensions. Il n'est donc pas suspect de partialité, et c'est avec plaisir que nous l'avons entendu nous déclarer que le projet du ministre n'était pas intangible et que ce dernier était au contraire décidé à accueillir tous les avis et à en tenir compte. Nous avons confiance dans les promesses qu'il a faites au nom de son frère, que la loi Barthou, comme elle est déjà baptisée, ne serait pas une loi d'exception et qu'elle respecterait tous les intérêts.

Le marquis de Dion, MM. Pierre Baudin et Georges Prade avaient déjà pris la parole. L'Association des Journalistes Sportifs se félicite d'avoir pu les réunir à une même table et de leur avoir donné l'occasion d'exprimer leur opinion.

MARCEL VIOLLETTE.

Un nouvel aéroplane anglais inventé par un Italien et construit à Norbury, par M. Wright.

CYCLISME

L'ex-champion d'Amérique amateurs Sherwood, qui vient de débuter à Buffalo comme professionnel.

LA NAISSANCE D'UN CRACK

En avons-nous vu naître de ces cracks, qui sont morts avant de s'être définitivement imposés! Aussi nous sommes-nous toujours défiés de ces fameux comingmen. Nous n'aimons pas révéler au public des hommes qui ne gagnent, au cours de leur carrière, qu'une seule course, et encore par raccroc.

C'est pourquoi si nous saluons en Hourlier le crack de l'avenir, c'est parce que l'ensemble des épreuves qu'il a disputées prouve qu'il est doué de beaucoup de qualité et d'énergie. Nous ne croyons pas qu'il aura jamais cette maestria des Bourrillon, Nossam, Jacquelin, des Zimmermann, des Major Taylor, mais c'est un homme qui, plus robuste que Poulain et Friol, a percé peu à peu et demeurera plus longtemps parmi les étoiles. L'indiscutable arrivée de l'ouverture de Buffalo, où il précédait Rutt et Shilling, la victoire de l'Internationale de 10 kilomètres, où il fallait employer beaucoup de tactique, prouvent que le Rémois est maintenant un crack. Il est vite, très vite et sait courir. Que lui faut-il de plus? Un peu de confiance en soi? Ses succès se chargent de la lui donner. Espérons que nous n'aurons pas de déception et que ce sympathique et modeste sprinter prendra, cette saison, la place qu'il mérite parmi les champions. Depuis longtemps, il était permis de penser qu'il était un véritable comingman — titre dont on pare tant d'hommes qui se contentent de briller au quatrième rang — souhaitons qu'aujourd'hui l'heure a sonné pour lui et qu'il se chargera de prouver qu'ils n'avaient pas tort, ceux qui avaient mis leur confiance en lui.

JACQUES MORTANE.

RÉSULTATS TECHNIQUES

Du 22 au 28 mars.

CYCLISME

Dimanche 22 mars.

Vélodrome Buffalo. — *Grand Prix d'ouverture :* 1. Houlier; 2 Rutt, 1 longueur 1/2; 3. Schilling.

50 kilomètres derrière tandems : 1 Berthet (1 h. 4 m. 27 s. 1/5); 2. Walthour, à 2 tours; 3. Garrigou (déclassé).

Jeudi 26 mars.

Vélodrome d'Hiver. — *Match franco-américain :* 1. Jacquelin; 2 Sherwood.

Course de demi-fond : 1. Contenet (21 m. 42 s. 1/5); 2. Simon, à 1 tour 1/2; 3. Sérès, à 2 tours; 4. Léonard, à 2 tours 1/4.

ATHLÉTISME

Dimanche 22 mars.

Rugby. — *Bordeaux :* L'Université d'Oxford bat le Stade Bordelais, par 6 points à 3.

Parc des Princes : Le Stade Français bat le Stade Toulousain, par 15 points à 5.

Jeudi 26 mars.

Parc des Princes : L'équipe Galloise du comte de Monmouth bat le Stade Français-R. C. F., par 13 points à 6.

Cross-Country international des 5 Nations : 1. Robertson (Angleterre), couvrant en 50 m 26 s. 4/5 les 15 kilom. 500 du parcours; 2. Neaves (Angleterre); 3. Pearce (Angleterre); 4. Ragueneau (France, en 50 m. 45 s.), etc. — *Classement par pays :* 1. Angleterre (24 points); 2. France (81 points); 3 Irlande (104 points); 4 Ecosse (136 points); 5. Pays de Galles (237 points).

HIPPISME

Dimanche du 22 mars.

Auteuil. — *Grand Prix du Printemps* (haies, 3.800 mètres, 20.000 francs) : 1. Henri IV, à Mme Cl. Procureur (R. Sauval); 2. Nopal; 3. Sans-Souci IV. (12 partants.)

Prix Robert Hennessy (steeple, 5 000 mètres, 20 000 francs): 1. Etincelle II, à M. de Romanet; 2. Fer, 3. Vive La Classe. (10 partants.)

Prix Valentino (steeple, 4.200 mètres, 8.000 francs) — 1. Rosita III, à M. Ed. Martell (Mac Gouch); 2. Pierragno; 3. Etendard III.

Jeudi 26 mars.

Auteuil. — *Prix Emilius* (steeple, 4.500 mètres, 10 000 francs) : 1. Royal Visiteur, à Mme Cl. Procureur (R. Sauval); 2. Fer; 3. Austral. (7 partants.)

Voir les avantages à nos abonnés page V des annonces.

ATHLÉTISME

Dans une demi-finale du Championnat de rugby, le Stade Français bat par 15 à 5 l'équipe de Toulouse.

SÉRÉNITÉ ET DISCRÉTION

A présent que nous sommes certains de participer aux Jeux Olympiques, nous nous sentons envahis d'une telle quiétude que nous ne faisons rien pour nous préparer à cette manifestation. En somme, nous regrettons un peu le temps où l'on parlait de n'y point figurer : c'était déjà une sorte d'entraînement : tandis que depuis que nous avons décidé de le faire, rien ne vient plus nous rappeler les nécessités d'une préparation.

Il y a bien six mois que les fédérations étrangères ont déterminé d'une façon précise ceux de leurs sports nationaux dont on exposerait les produits à Londres en 1908. Nous ignorons encore, nous, quelle sera la matière de notre exportation. Nous ne nous en soucions pas plus que cela, à vrai dire : au dernier moment, nous enverrons là-bas un peu de tout, à titre de réclame et de publicité, et nous verrons bien ce qui sortira alors de cette expédition.

Néanmoins, en admettant même que nous ne fassions pas de choix et que nous nous considérions comme capables de figurer dans toutes les épreuves, il serait peut-être temps de désigner les athlètes qui nous représenteront. Je sais bien que ce n'est pas cela qui les décidera à s'entraîner davantage. Mais enfin, ce sera toujours un pas de fait. Et, actuellement, il nous en reste tant à faire que nous avons peur de commencer. Il est vrai que nos dirigeants ont réussi à se mettre d'accord sur le principe : c'est là une telle performance que nous aurions mauvaise grâce à trop insister.

Espérons cependant qu'ils auront l'idée d'emmener à Londres des athlètes bien prêts et susceptibles de vaincre la coalition étrangère.

FERNAND BIDAULT.

HIPPISME

Au Concours hippique de Pau, Surpreuant, au baron de Palamany, faisant une faute au saut du mur.

LES RÈGLES DU DÉPART

Les règles du départ viennent d'être modifiées d'une façon très heureuse. On sait que, d'après l'article récemment introduit dans le Code des Courses, le départ n'était pas valable, lorsque les rubans de la starting gate avaient été cassés : cet article a été purement et simplement supprimé. On a eu raison; car son application stricte aurait pu avoir des conséquences dangereuses.

Nous en avons eu des exemples, au cours de la saison dernière : à plusieurs reprises alors que le départ donné était excellent, les rubans de la machine se cassèrent. Le starter crut devoir maintenir son coup de drapeau, et la course se courut sans incidents. Mais que serait-il arrivé, si le propriétaire de l'un des chevaux battus avait déposé une réclamation? Les commissaires auraient dû fatalement annuler la course, puisque le Code déclarait formellement que le départ ne pouvait pas être considéré comme valable.

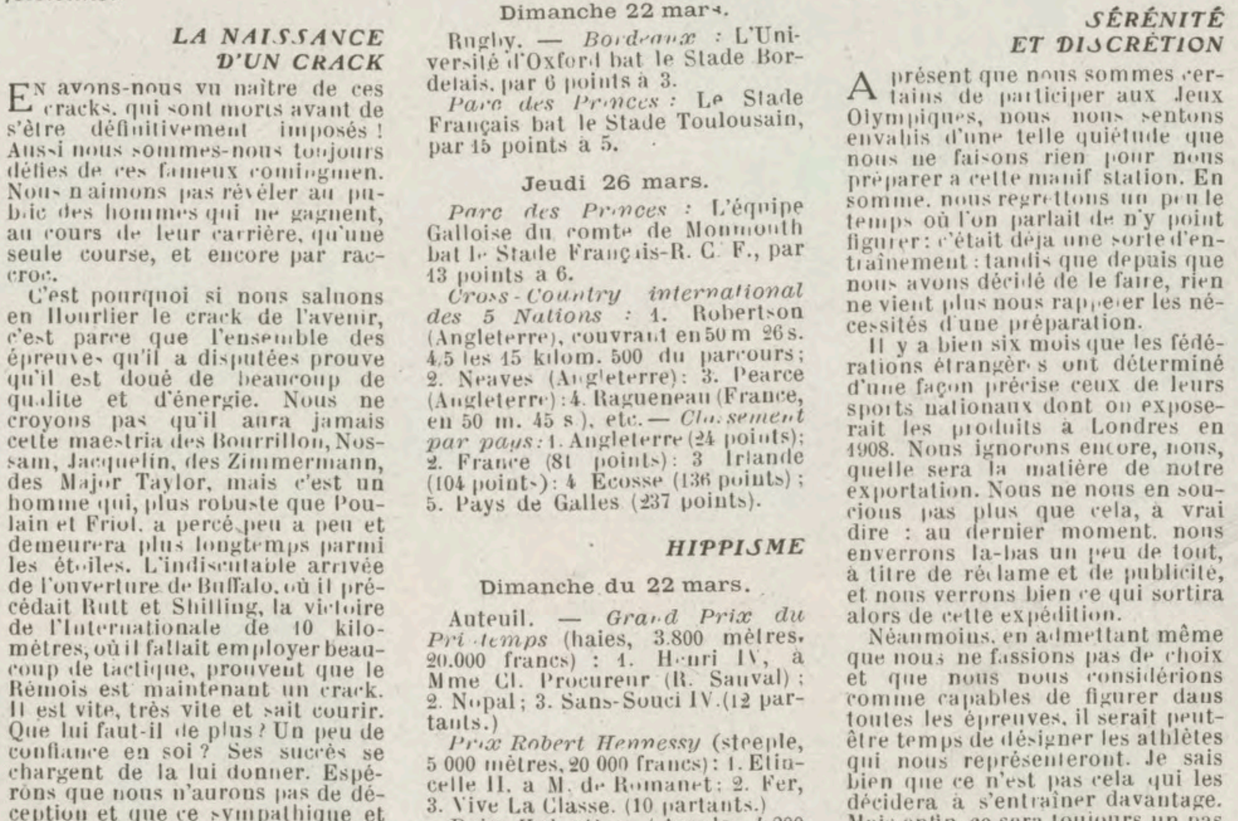
Dans la matière dont il s'agit, une règle impérative ne peut avoir de bons résultats : le tout est une question d'appréciation des faits. D'ailleurs, pour bien comprendre la raison d'être de cet article, il faut se rappeler les circonstances qui motivèrent son adoption. Le Comité consultatif permanent venait d'être créé; mais il n'avait pas encore commencé son œuvre. A ce moment, se produisirent les événements que l'histoire du turf a recueillis sous le nom de l'émeute de Longchamp. Aussitôt, ce ne fut qu'un cri : le Comité consultatif va être saisi; un départ malencontreux a été la cause de tout le mal; le Comité consultatif va régler définitivement la question du départ.

Cependant, au cours de son étude, le Comité s'aperçut qu'il valait mieux ne rien changer aux principes déjà admis; il voulut néanmoins empêcher le retour d'incidents malheureux et visa, dans une règle toute spéciale, le cas qui, à Longchamp, avait mis le feu aux poudres. Singulière façon de légiférer, qui s'empare d'un cas particulier pour en déduire une formule d'application générale.

Le Comité a reconnu, l'autre jour, son erreur; le fait est à son honneur. Tout est bien qui finit bien.

BOÏARD.

Au Concours hippique de Pau, le roi d'Angleterre distribuant les récompenses aux lauréats.



LA BÉNÉDICTION DU GRAND TRÈFLE

Avant de recevoir le baptême des flots, le Grand Trèfle, qui va disputer sa chance aux courses de canots automobiles de Monaco, a été baptisé religieusement. Dans l'assistance, on remarque le marquis et la marquise de Soriano, M. Santos-Dumont, etc.

MON TRAVAIL

Par WILLIE LEWIS

Le champion américain Willie Lewis, qui vient de faire des débuts triomphants à Paris, a bien voulu écrire cet article pour la *Vie au Grand Air*

Willie Lewis.

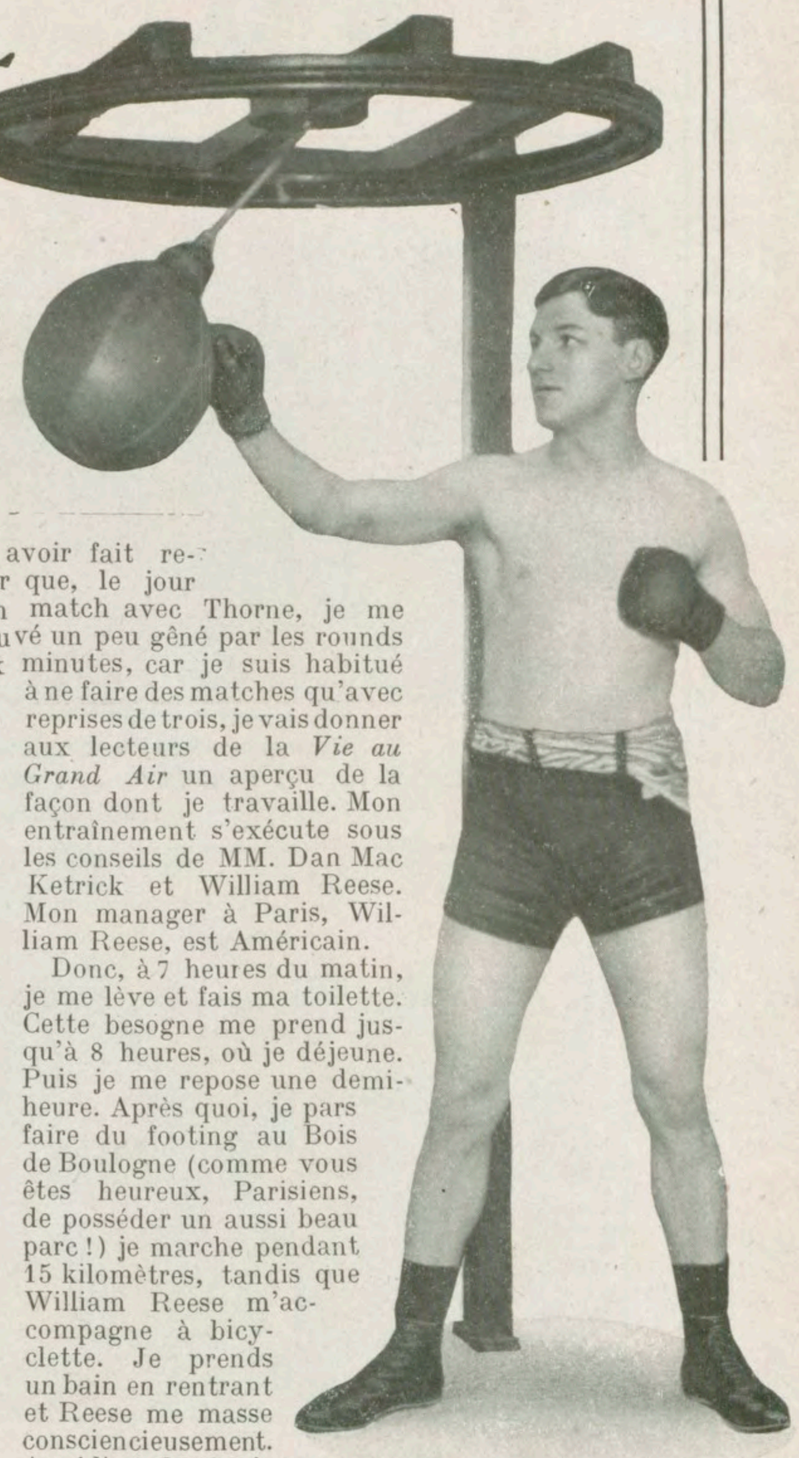
Willie Lewis, le champion américain, qui vient de débuter au Wonderland.

Je suis vraiment heureux de pouvoir remercier ici le public parisien qui m'a fait un si chaleureux accueil lors de mon premier match disputé en France, au Wonderland. Il m'est agréable de dire tout le bien que je pense de mon adversaire Jeffries Thorne, dont la résistance m'a étonné profondément. Je ne l'ai pourtant pas ménagé, et je garantis bien que j'ai rarement trouvé un encaisseur aussi endurant. J'espère, d'ailleurs, faire mieux encore à l'avenir, et prouver à ceux qui ont bien voulu m'applaudir que ma réputation n'est pas usurpée, et que je suis vraiment l'un des compétiteurs les plus sérieux pour le titre de champion du monde, poids moyens. A quoi bon discuter ? L'avenir se chargera de nous fixer, mais, dès maintenant, la liste imposante de mes combats et de mes victoires montre à ceux qui auraient pu donner confiance aux allégations calomnieuses de certains, que je suis d'une autre classe que ceux qui se parent parfois de titres auxquels il n'ont aucun droit.

Cela dit pour mettre les choses au point, et après avoir fait remarquer que, le jour de mon match avec Thorne, je me suis trouvé un peu gêné par les rounds de deux minutes, car je suis habitué à ne faire des matches qu'avec reprises de trois, je vais donner aux lecteurs de la *Vie au Grand Air* un aperçu de la façon dont je travaille. Mon entraînement s'exécute sous les conseils de MM. Dan Mac Ketrick et William Reese. Mon manager à Paris, William Reese, est Américain.

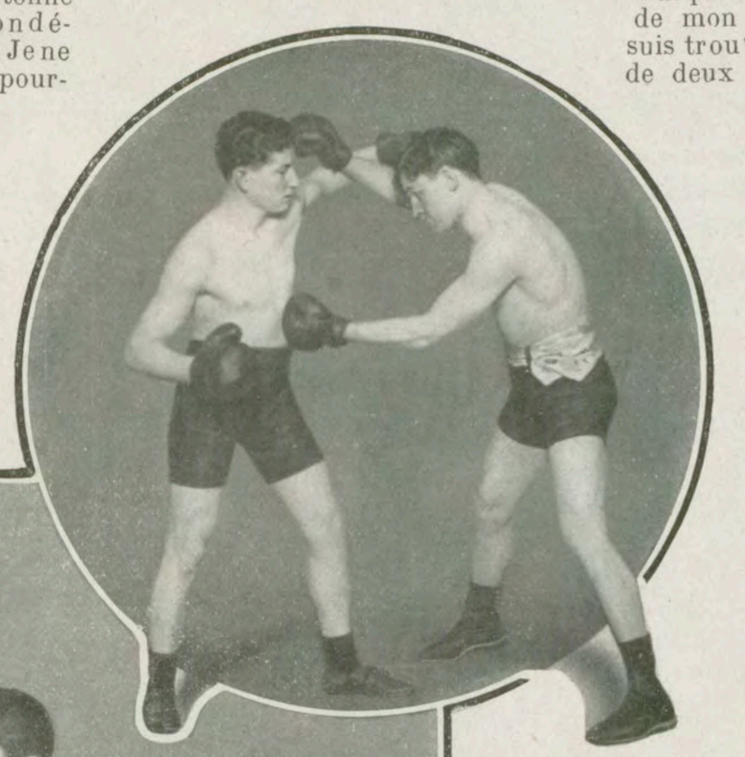
Donc, à 7 heures du matin, je me lève et fais ma toilette. Cette besogne me prend jusqu'à 8 heures, où je déjeune. Puis je me repose une demi-heure. Après quoi, je pars faire du footing au Bois de Boulogne (comme vous êtes heureux, Parisiens, de posséder un aussi beau parc !) je marche pendant 15 kilomètres, tandis que William Reese m'accompagne à bicyclette. Je prends un bain en rentrant et Reese me masse consciencieusement. A midi et demie, je déjeune : je mange peu, pour ne pas engraisser : une côtelette de mouton, des conserves de fruits et des toasts trempés dans du thé. Pour hâter la digestion, je me promène pendant une demi-heure environ. Je rentre, me repose, lis les journaux jusqu'à 3 h. 1/2. Et je me dirige du côté du Wonderland. C'est alors que commence mon travail de salle. Lorsque j'ai terminé, je prends une douche froide et William Reese me masse à nouveau.

J'arrive ainsi jusqu'au dîner, à 7 h. Et après avoir causé ou joué aux cartes, je vais me coucher. Je regarde ma montre, il est 10 h. 25. Il est temps de vous quitter, chers lecteurs, et je vous souhaite bonne nuit.



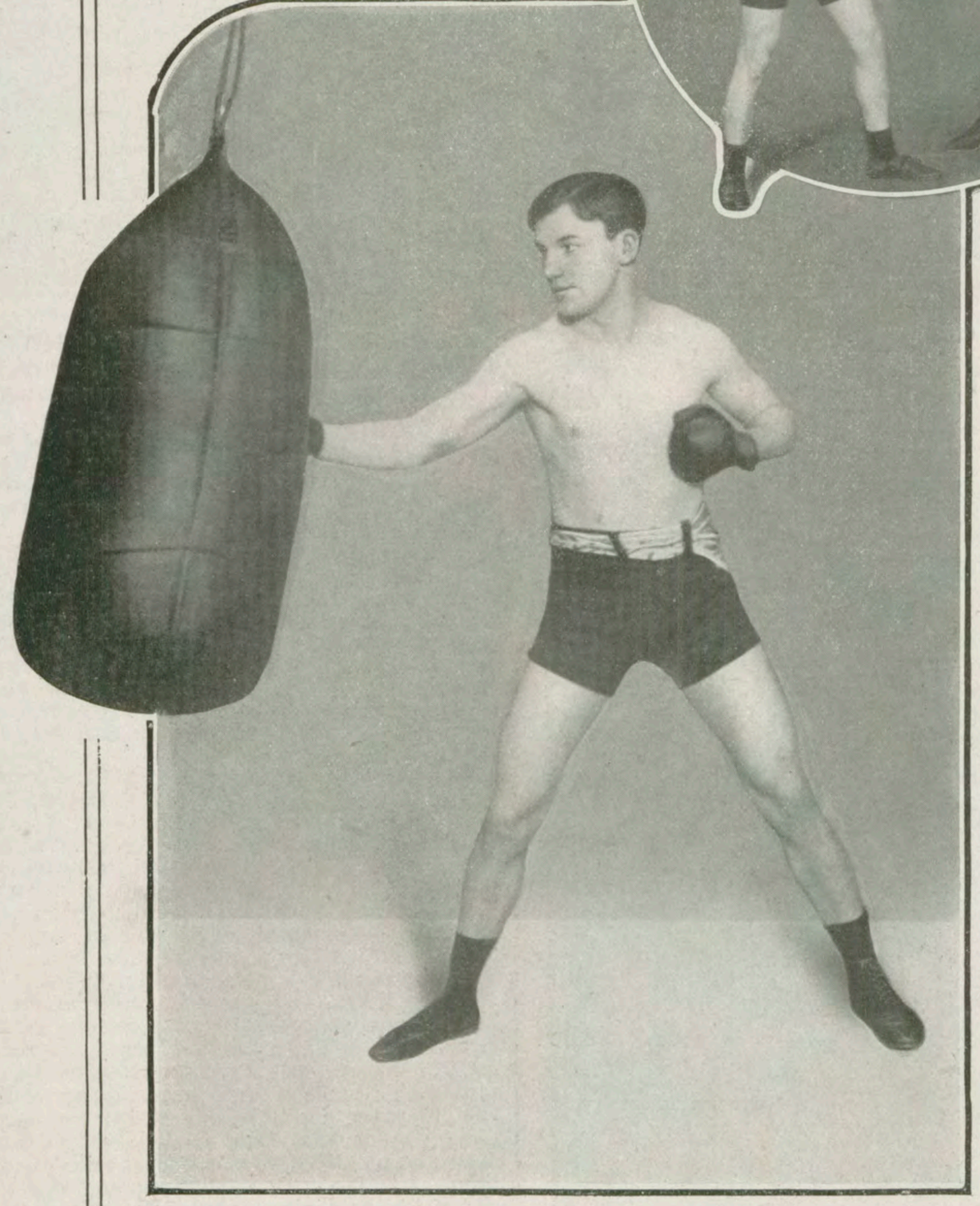
Le punching-ball.

Une demi-heure au moins de punching-ball, pour entretenir les muscles.



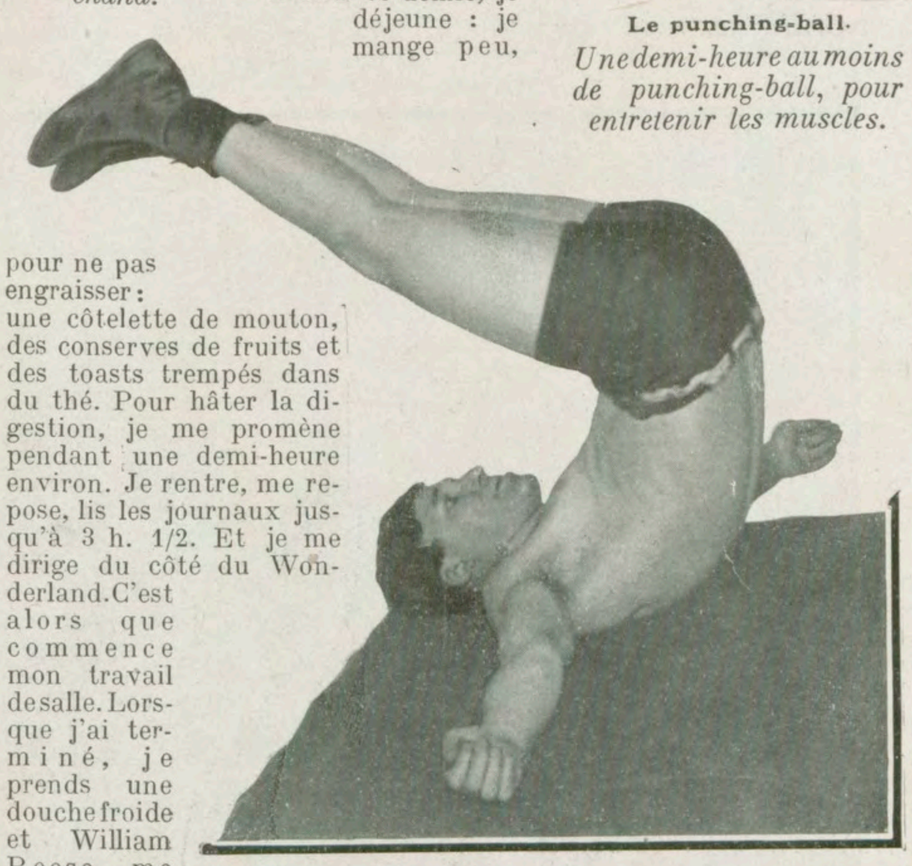
L'assaut.

Quelques rounds avec Henri Marchand.



Le travail du sac.

Distribuer force coups de poing sur un sac mobile rempli de sable, est meilleur que tous les assauts.



La gymnastique suédoise.

Un peu de gymnastique suédoise, pour assouplir les muscles et leur donner de l'élasticité.

Willie Lewis

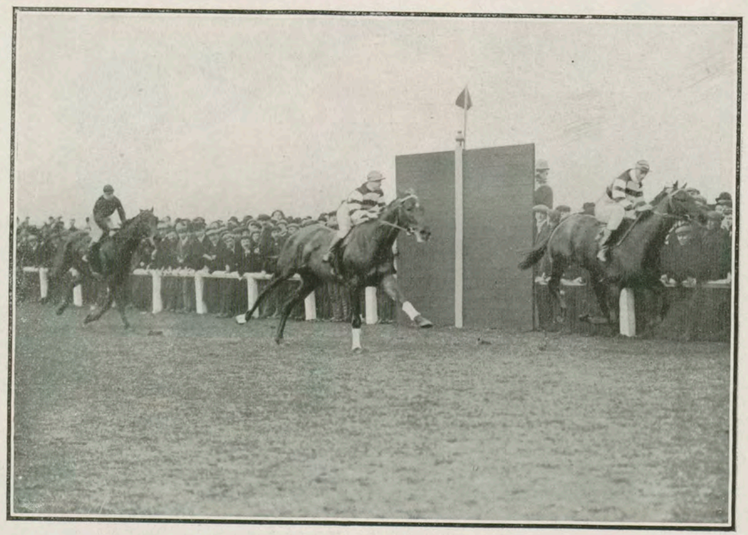
La Vie au Grand Air

LA RÉOUVERTURE DE LONGCHAMP

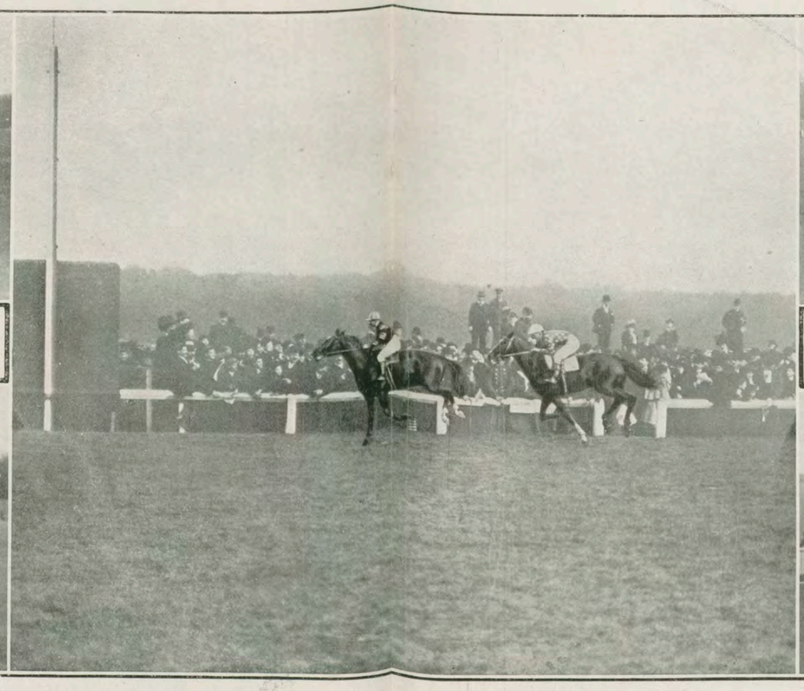
Par RENÉ RIONDET

Un passage dans le Prix des Marronniers (1.800 m., Longchamp).
Bell est partie en tête. A l'entrée de la ligne droite, Chablis prenait l'avantage et malgré le rush de Herkimer, gagnait d'une longueur.

Un passage dans La Bourse (2.200 m., Longchamp).
Grill Room restait au poteau, Eastman, au Baron de Rothschild (M. Henry), réglait le train et l'emportait par une longueur et demie sur Viscos.

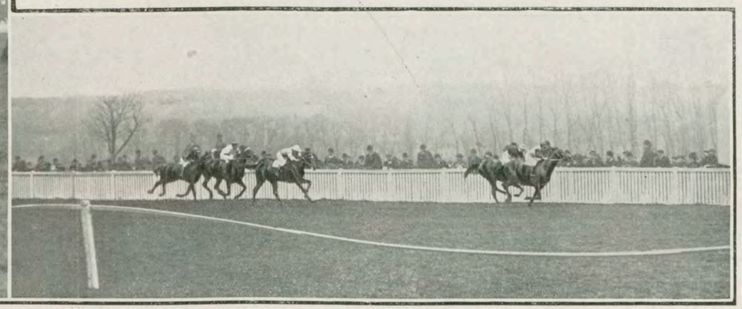


Arrivée du Lincolnshire handicap.
Cette grande épreuve, gagnée en 1906 et en 1907 par le cheval français Ob, est revenue cette année à Kaffir Chief, battant Longcroft d'une longueur et demie. 20 partants.

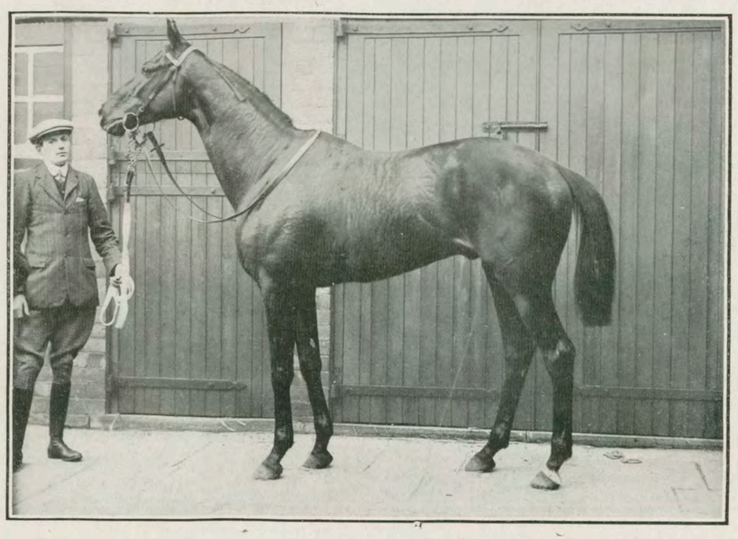


Arrivée du Prix de Fontainebleau (2.200 m., 15.000 fr., Longchamp).
Quintette, à M. Deschamps (G. Stern), a mené toute la course devant Talo Biribil. Dans la ligne droite, celui-ci l'attaquait et semblait le dominer, lorsque Quintette repartait pour l'emporter d'une longueur.

Un passage dans le Prix de Mars (2.000 m., Longchamp).
Dans la descente, Compère se plaçait en seconde position, et dans la ligne droite prenait le meilleur pour l'emporter de deux longueurs et demie sur Massa.



A 200 mètres de l'arrivée dans le Prix des Haras Nationaux (2.000 m., 1.500 fr., Maisons-Laffitte).
Sulpice, sur qui tout le monde comptait, n'a pas existé, et l'épreuve est revenue à Héroïque, à M. G. Braquessac (Bellhouse), qui a battu Dur Cœur de trois longueurs.



Kaffir Chief.
Kaffir Chief, par Raeburn et Ingondo, à M. F.-S. Barnard, vainqueur du Lincolnshire handicap (37.500 fr., 1.600 m., Lincoln, 24 mars).

Par une superbe après-midi de printemps, a eu lieu l'inauguration de la saison de 1908 sur l'hippodrome de Longchamp ✍ L'arrêt de la Cour de Cassation dans l'affaire de Martin a défrayé bien des conversations ✍ Le fameux classement des futurs champions de l'année commence à offrir quelque difficulté.

Par une coïncidence très heureuse, la première belle journée de l'année a marqué la réouverture de Longchamp : c'est dire que la solennité a eu un éclat remarquable ; car, grâce à la température printanière, l'élément mondain a pu venir apporter sa note gaie à côté de l'intérêt offert par l'élément sportif. Les dithyrambes sur le ciel bleu, sur les claires toilettes et sur le cadre magnifique sont choses déjà dites ; il suffit de les rappeler sans s'y arrêter plus longtemps.

Le principal sujet des conversations entre les sportsmen était le rejet du pourvoi en Cassation formé par le procureur général contre l'arrêt de la Cour d'appel, qui avait acquitté M. de Martin. On sait que ce dernier avait été accusé d'avoir contrevenu aux termes de la loi de 1891 ; dans son système de défense, il s'était placé sous la protection de ces termes eux-mêmes, prétendant qu'il pariait avec des amis et non pas avec tous venants. Une fois ce fait admis, la solution ne pouvait laisser le moindre doute, et l'arrêt de la Cour de cassation n'a pas trompé l'attente générale. Si nous abandonnons le cas particulier qui vient d'être tranché définitivement, et si nous envisageons l'avenir, nous nous trouvons aux prises avec une question très délicate : comment peut-on arriver à prouver qu'on parie avec des amis ? Ne serait-il pas nécessaire de donner une définition officielle et juridique de l'amitié, ou plutôt ne vaudrait-il pas mieux expliquer clairement le terme de « tous venants ? » A côté du *De Amicitia* de Cicéron, nous placerions dans notre bibliothèque le *De omnibus venientibus*, rédigé par un de nos professeurs de droit les plus distingués. Le sujet est des plus troublants. Peut-on légalement, dans une enceinte où l'on compte une demi-douzaine d'amis, échanger des paris avec la plupart des personnes qui se trouvent dans cette enceinte, sous prétexte que « les amis de nos amis sont nos amis » ? On se rappelle ce marchand de drap du *Bourgeois gentilhomme*, qui n'était pas marchand, mais qui offrait du drap à ses amis pour de l'argent : ne pourrait-on pas donner une définition équivalente du bookmaker ? On peut aller plus loin : certains prétendent qu'à notre époque utilitaire, le véritable ami est celui qui nous prête de l'argent ; il semble bien que le bookmaker remplit cette condition, puisqu'il fait crédit aux propriétaires.

Quoi qu'il en soit, les optimistes ont tort de se réjouir et de croire à la résurrection prochaine de l'ancien marché. Celui-ci est bien mort ; d'abord, parce que la loi l'interdit ; ensuite, parce que les principaux intéressés n'en veulent plus. Le propriétaire de chevaux de course est un oiseau rare, qui se laisse plumer et manger sans récriminer ; il n'a rien à dire, s'il n'a même plus le choix de la sauce à laquelle il doit être accommodé ; je le crois condamné pour longtemps à celle qui a pour nom « la cote du pari mutuel ».

Les réunions de la semaine nous ont permis d'assister aux premières escarmouches des champions de la génération : et, naturellement, les classements ne sont pas plus tôt dessinés, qu'un malencontreux résultat vient les effacer. Jusqu'ici, les trois ans ne se comportent pas très bien. On escomptait avec intérêt la rencontre de Grill Room et d'Eastman dans la Bourse : elle ne s'est pas produite ; car, comme dans le Grand Prix de Nice, Grill Room est resté au poteau.

La course intéressante de dimanche a été le Prix de Fontainebleau ; elle a réuni trois bons chevaux de l'an dernier : Quintette, Talo Biribil et Valda. Celle-ci, très médiocrement montée, d'ailleurs, s'est comportée comme une bête à court d'ouvrage. Quant à Quintette, il a remporté une victoire très plaisante, après avoir réglé le train à sa guise.

René Riondet.

Le Championnat International de Cross-Country

Par L. DE FLEURAC

La course des races — Une épreuve rapide — La complète réhabilitation de Ragueneau — Notre glorieuse défaite

On avait, jusqu'ici, un peu abusé du titre d'internationales, que l'on donnait un peu trop facilement à une masse d'épreuves où parfois même, la France seule fournissait tous les concurrents; mais, une fois n'est pas coutume, nous avons assisté à un cross qui, au point de vue du nombre des pays qui le disputaient, ne pouvait guère être plus international qu'il le fut. Cinq pays étaient là en présence: l'Angleterre, l'Irlande, l'Ecosse, le Pays de Galles et la France, qui apportaient à la lutte les qualités de leurs races différentes: l'énergie froide chez les uns, la fougue et la hardiesse chez les autres.

L'équipe d'Angleterre.

L'équipe d'Angleterre s'est adjugé la première place, par 24 points, avec six hommes classés dans les huit premiers.

Le départ.

Dès le départ, l'équipe d'Angleterre et l'équipe de France se détachent en peloton compact. En tête, le Français Dreher (64).

Toutes les équipes étaient au point, et un simple coup d'œil au défilé des concurrents, alors que des vestiaires ils se rendaient au départ, suffisait à faire voir que l'entraînement des hommes avait atteint son apogée. Il avait même dépassé cette limite chez quelques-uns, n'est-ce pas, Fayollat?

Pour un départ vite, ce fut un départ vite, et les amateurs de ce genre de sport, Dicker entre autres, trouvèrent à qui parler dans l'équipe d'Angleterre. A voir ce déboulé fantastique, on n'eût jamais dit que ces hommes allaient couvrir plus de 15 kilomètres.

La fin du tour de la grande piste vit déjà des abandons, il y

Le passage d'une barrière.

W. J. Clarke a l'honneur de franchir le premier la première barrière, précédant Coales (12), *Robertson* (5), *Wosd* (6), *Deakin* (2), *Dreher* (64), *et Rhodes* (9). *Entre Coales et Wosd, on aperçoit Ragueneau.*

Le passage de la barre.

Les Anglais franchissent la barre sans conviction, la plupart se contentant de l'enfourcher. Neaves (7) la passe cependant de brillante façon.

avait probablement dans l'équipe galloise quelques bons pères tranquilles, à qui ces émotions violentes et ces exercices rapides ne convenaient qu'à moitié.

Puis le peloton sortit du terrain. Quand je dis peloton, je m'explique mal, le dernier coureur, qui, à notre grand plaisir, n'était pas Français, se trouvant déjà à plus de 300 mètres derrière le premier, et je vous garantis que le train ne ralentissait pas.

Puis, près de vingt longues minutes s'écoulèrent, durant lesquelles les compétences et les vieilles barbes du sport racontèrent en des parlottes la façon dont elles comprenaient cette course et comment elles l'auraient courue. Peut-être, au fond, toutes ces vieilles gloires n'y auraient-elles que bien mal figuré !

Pourquoi diable les maillots de l'équipe française ressemblaient-ils tant, de loin, à ceux de l'équipe anglaise? Cette malheureuse similitude a fait commettre bien des erreurs, lorsque les concurrents sont arrivés sur le terrain. On a beau avoir les allures dans l'œil et être persuadé de ne pouvoir se tromper, il est désagréable de s'apercevoir que le peloton de tête ne comprend guère que des fils d'Albion, alors qu'on était persuadé d'y avoir reconnu pas mal de Français.

Le peloton de tête.

Robertson (1er), *Neaves* (2e), *Ragueneau* (4e) *et Pearce* (3e) *prenaient la tête.*

Le train restait aussi rapide qu'au départ, et Ragueneau, quoique la tête basse et n'ayant pas l'air de s'amuser follement, collait ferme aux leaders. Quant à Millerot, que le départ fantastique avait un peu étouffé, ses coéquipiers se chargèrent de lui remonter le moral par des objurgations choisies. Nouvel entr'acte, puis, au coin du terrain surgissent quatre hommes qui se suivent à 10 mètres, le quatrième a des souliers qui ont dû être blancs et dont la teinte tranche sur le sol. Ce dernier pousse comme un sourd, suivi lui-même, à 20 mètres, d'un autre coureur. Ils s'en vont tous vers le fond de l'immense terrain à grandes foulées. Le quatrième revient sur le troisième, le rejoint presque, mais celui-ci repart et se détache à nouveau. Un grand détour, puis les voici tout près maintenant, reconnaissables. En tête, un grand homme-cheval qui file vers le poteau d'une longue allure facile, c'est Robertson, le champion d'Angleterre. Derrière lui, Neaves, puis le vieux Pearce, capitaine de l'équipe anglaise, qui finit à petites foulées rapides. Puis vient l'homme aux souliers blancs, dont l'arrivée soulève un enthousiasme qui étonne dans cette journée maussade et pluvieuse. C'est que cet homme est le premier Français, qui, dans un Championnat international, ait pu arriver à se classer devant 8 Anglais sur 12 et devant tous les hommes d'Irlande, d'Ecosse et du Pays de Galles. Ragueneau, lors du Championnat de Paris, avait semblé avoir perdu sa vieille énergie, il a démontré le contraire, et sa course le remet en tête de l'ensemble actuel des coureurs français.

Le second Français fut Courbaton, dont la course fut belle, elle aussi, et toute d'énergie. Derrière lui nos représentants s'essaimèrent au milieu des arrivées rapides.

Nous avons été battus une fois de plus. C'est, hélas! une habitude que nous ne perdons pas facilement. Mais soyons malgré tout fiers de notre défaite, car ce sont nos maîtres mêmes qui nous l'ont infligée, et s'ils restent toujours les premiers, en cross-country, nous sommes maintenant les seconds, ce qui n'est déjà pas mal. Aurions-nous pu espérer ce résultat, il y a seulement un an?

L. de Fleurac.

Un malade.

L'Ecossais Stevenson abandonne à la fin du second tour, de douloureuses crampes d'estomac l'empêchant de continuer.

Le CONCOURS HIPPIQUE

Par M. A. de SANTA-VICTORIA

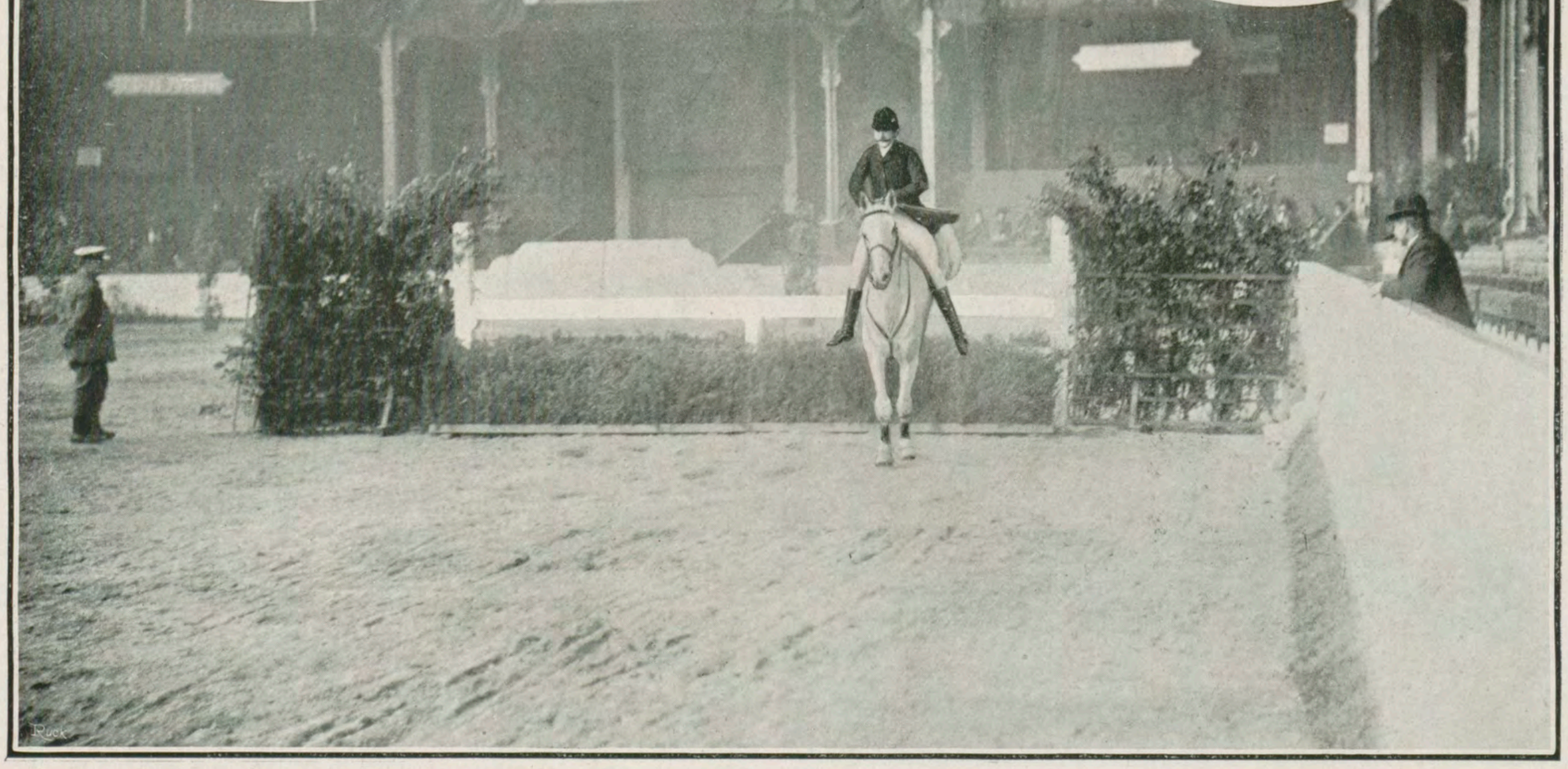
M. A. de Santa Victoria, l'un des propriétaires les plus connus du Concours Hippique, a bien voulu écrire cet article pour les lecteurs de la *Vie au Grand Air* 🐎 🐎 🐎

La Société Hippique française, organisatrice des concours de Nantes, Bordeaux, Nancy, Vichy, Boulogne-sur-Mer et Paris, a créé 554 prix, formant un total de 136.865 francs. L'utilité de cette Société, à un moment où l'automobile tend de plus en plus à remplacer le cheval, est indiscutable. Tout en maintenant le cheval à sa place, elle développe l'équitation chaque jour, et ses sauts d'obstacles forment une pépinière de cavaliers dont le nombre augmente à chaque concours. Ces sauts constituent la partie agréable au public et celui-ci ne peut se rendre compte de la difficulté d'entraînement des sauteurs. Ceux-ci, aux concours organisés par la Société Hippique française, sont divisés en trois classes : la première comprend les chevaux français dits de classe, favorisés par rapport à leur âge et à leur naissance, la seconde les chevaux de toute nationalité n'ayant pas encore remporté de prix, et la troisième les chevaux handicapés en raison des sommes déjà gagnées.

Les chevaux de classes ont à sauter deux obstacles de moins dans le Prix des Habits-Rouges, et à égalité de temps ils passent devant les chevaux étrangers, car, en général, le chronomètre classe à égalité de fautes. Dans le Prix de l'Omnium et des Dames, ils ont trois obstacles de moins à franchir. Les chevaux de toute nationalité

Sarah Gosse.

Sarah Gosse, montée par M. Lucien Dufour, vainqueur du Prix des Habits Rouges.



Donzelle.

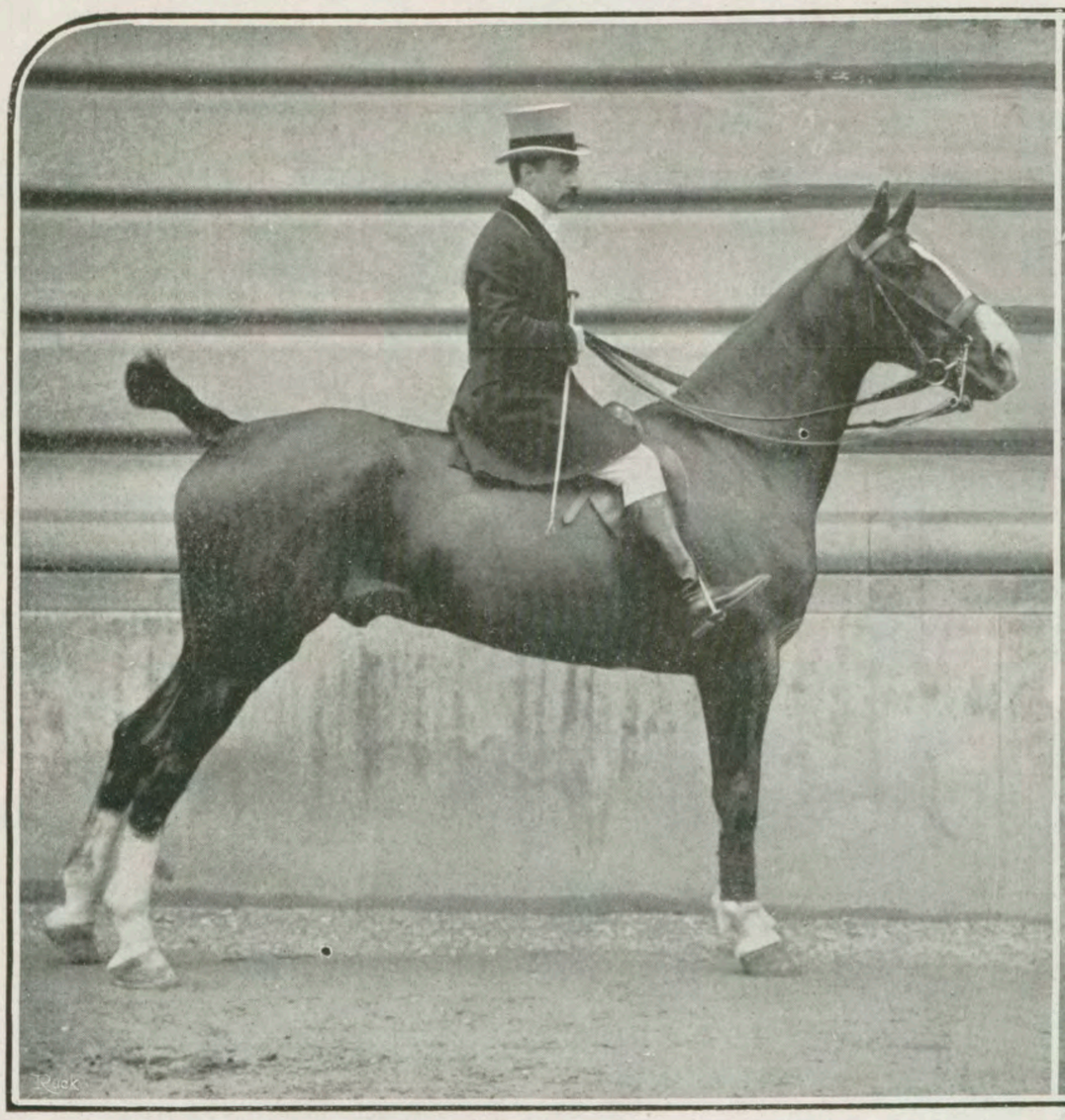
Donzelle, montée par M. de Montarby, second du Prix des Habits Rouges.

Cronstadt.

Cronstadt, monté par M. Driard, vainqueur du Prix de l'Urbaine et de la Seine.

Ripolin.

Ripolin, monté par M. Ed. Gautier, qui a obtenu un flot dans le Prix d'Essai.



M. Henri Leclerc.

M. Henri Leclerc, qui a remporté sur Molly et Jim les deux premières récompenses du Prix de la Prévoyance.

Shake Hand.

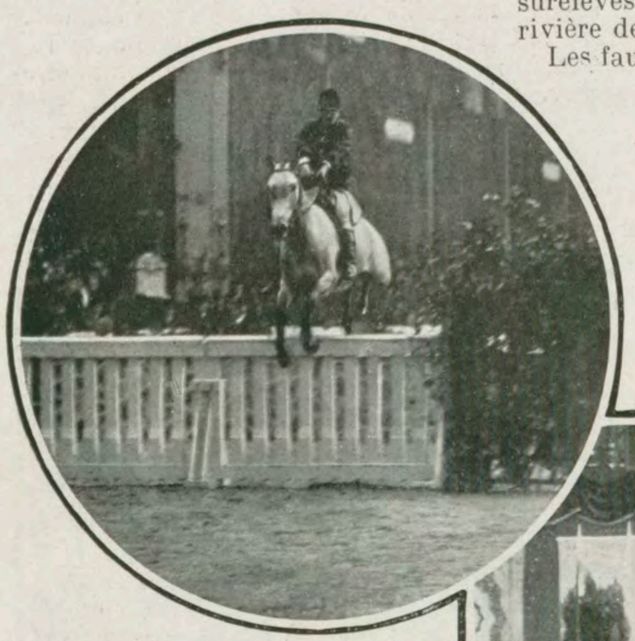
L'une des révélations de l'année, Shake Hand, monté par M. de La Mothe, vainqueur du Prix des Dames.

ayant gagné 1.000 francs en un an ont une surélévation de 10 centimètres sur un mur et une barre. S'ils ont gagné 2.000 francs, la surélévation est de 10 centimètres en hauteur et de 30 centimètres à la rivière. Enfin si les gains se montent à 3.000 francs, le mur et la barre sont surélevés de 20 centimètres, la rivière de 60.

Les fautes sont ainsi marquées: 1/4 pour la chute d'un taquet, 1/2 pour un obstacle renversé par les membres postérieurs, 1 faute pour les membres antérieurs; en largeur, 1/2 faute pour les postérieurs dans l'eau, 1 faute pour les membres antérieurs. Il faut faire sauter un cheval haut par-dessus l'obstacle pour gagner un prix. A cet effet, on commence par mettre le cheval à la longe ou en liberté, dans un couloir, sur des obstacles demi-fixes ou fixes peu élevés, pour ne pas trop impressionner l'animal. A mesure qu'il touche, vous augmentez la hauteur, sans, toutefois, dépasser celle des obstacles de concours et vous le barrez en élevant l'obstacle lui-même dans les jambes de devant ou de derrière, suivant qu'il effleure de l'une ou de l'autre. Vous barrez avec une barre en fer que vous maniez à deux ou à l'aide de poulies, ou bien même avec une perche terminée par une lanière de cuir percée de clous de tapissier qui piqueront les jambes du cheval. Quelques dresseurs placent souvent un fil de fer fixe ou demi-fixe au-dessus de l'obstacle, mais l'usage de celui-ci est délicat, car ils s'enroule souvent dans les pieds du cheval.

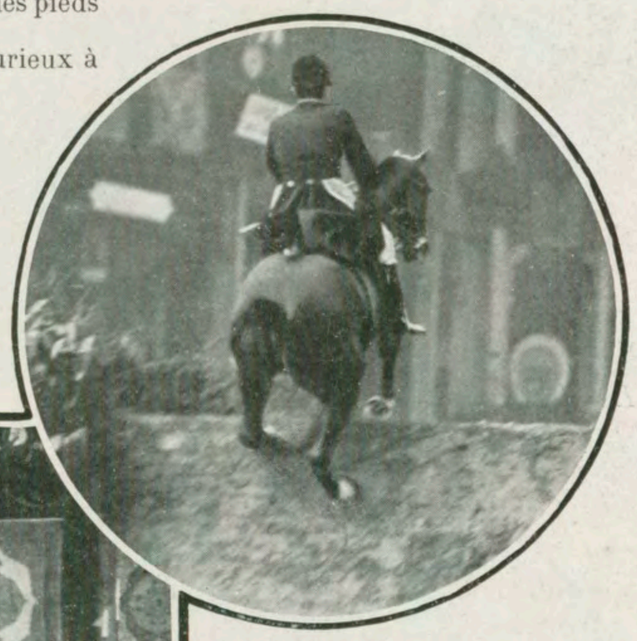
L'entraînement est curieux à voir au Grand Palais, le matin de 7 heures à 8 heures et demie, et l'ingéniosité des cavaliers formant des obstacles avec des couvertures ou des toiles de mur, est sans limite. Je tiens à exprimer un regret : celui de ne pas pouvoir juger les chevaux français remarquables dans le Prix de l'Elevage. Celui-ci, en effet, leur est fermé s'ils ont gagné déjà 3.000 francs. Il suffit donc de réussir péniblement, pour être exclu d'une épreuve; la récompense semble ainsi être une disgrâce, et l'étranger qui cherchera dans ce prix un point de comparaison avec les sauteurs de son pays aura une idée fausse des nôtres, puisqu'il n'aura pas vu les sujets de choix. Espérons que la Société Hippique aura la sagesse de modifier le règlement dans ce sens.

M.-A. DE SANTA-VICTORIA.



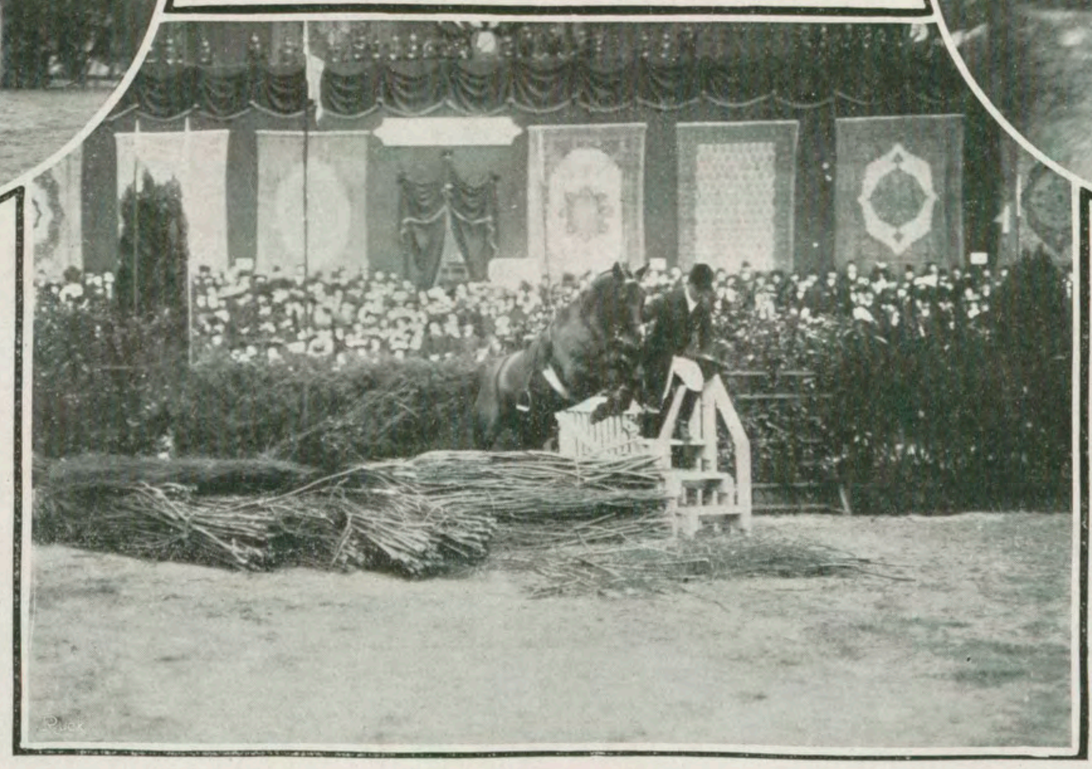
Amoureux.

Monté par M. de Clerville, vainqueur du Prix de l'Omnium.



Balymena.

Monté par M. Plocque, a remporté un prix dans l'Omnium.



Le parc à moutons dans le Prix Juigné.

Le Prix Juigné, avec son parcours de chasse, remporte toujours un vif succès de curiosité. Il est revenu à Mascarille, monté par M. H. de Royer.

L'ANGLETERRE BAT LA FRANCE

Un grand match d'association — **Battus par 12 points, mais contents** — **Les progrès faits et ceux qu'on pourrait faire**

Il est hors de doute que nous faisons des progrès en football-association. Nous les faisons lentement et d'une manière pas très apparente ; mais nous les faisons tout de même. C'est le principal : nous y mettrons le temps qu'il faudra, et voilà tout.

Nous nous sommes aperçus que nous étions vraiment en bonne voie en nous faisant battre de 12 points à rien, la semaine dernière, à Londres, par l'équipe nationale d'Angleterre. Comme celle-ci, l'année précédente, avait infligé trois points de plus à l'équipe de France, notre amélioration est facile à constater. Les Anglais l'ont remarquée aussi, et toute personne de bonne foi doit en faire autant, car enfin, les chiffres sont les chiffres.

Autour de l'excellent terrain du Queen's Park Rangers il y avait six mille Anglais, dont quelques Français, ajouterait T'Kindt. N'y eût-il eu que cinq mille cinq cents indigènes d'outre-Manche, que le fait n'en serait pas moins flatteur pour notre amour-propre national. Même en « association », on nous prend désormais au sérieux, de l'autre côté du Channel.

Au cours de cette partie France contre Angleterre, nos joueurs ont fait de jolies choses. Les joueurs français font toujours de jolies choses ; et c'est ce qui est souvent, du reste, la cause de leur perte. Ils ont su organiser une défense honnête ; et ils ont à plusieurs reprises mené une offensive sérieuse, ce qui est encore la meilleure manière de se défendre. — Ils n'ont pas été mauvais ; c'est une consolation. Mais ce n'est pas suffisant pour combattre des adversaires de cette force.

FERNAND BIDAULT.

Le camp français sauvé.
Le gardien de but français attrape le ballon et le projette loin de son but.

Un bel arrêt.
Le gardien de but français, Renaux, réussit un bel arrêt.

L'échec d'une passe.
Les Français esquissent une passe vite interceptée par les Anglais.

Le troisième but.
Malgré ses efforts, Renaux ne peut empêcher les Anglais de marquer. Ils triompheront d'ailleurs par 12 buts à 0.

VINGT ANS DE LUTTE[1]

Par Paul PONS

Paul Pons est arrivé à la fin de ses mémoires. Il a raconté toute sa vie depuis sa plus tendre enfance jusqu'à sa période de gloire, période qui, nous voulons bien le croire, n'est pas encore terminée pour lui.

Je cédai cependant à une grande passion : la chasse.

Si tous les gens à qui Lucenski offrait son coupé avaient voulu bénéficier de cette amabilité, il eût fallu que les journées eussent quarante-huit heures pour que chacun pût y rouler un maximum de dix minutes.

Incohérent, prime-sautier, abracadabrant, que l'on pense de lui tout ce que l'on voudra, il n'en restera pas moins vrai que feu de Lucenski et son journal nous rendirent un rude service.

L'épopée du premier Championnat du monde est encore présente à la mémoire de tous les sportsmen. Aucune épreuve similaire ni en France, ni à l'étranger, n'eut un succès semblable à cette manifestation qui fit entrer l'or à flots dans la caisse du Casino de Paris. C'était de la démence ; le triomphe dépassa toutes les prévisions les plus optimistes. Les luttes passaient à 11 heures; à 9 heures et demie on refusait les spectateurs au contrôle. Aucun music-hall ne compta à son actif plus belle entreprise commerciale.

Les feuilles sportives de l'époque dirent textuellement, à propos de l'affaire du Casino de Paris: « L'annonce du premier Championnat de lutte a causé une joie profonde dans le monde des lutteurs, où elle a été accueillie avec enthousiasme ». Ce début d'article, passé aujourd'hui à l'état de formule dont l'application s'étend à toutes les manifestations sportives, exprimait bien, cette fois, la vérité. Une compétition internationale régulièrement codifiée était une occasion depuis longtemps attendue par les hommes de premier plan pour se mettre en valeur. Tous ceux qui avaient l'étoffe de bons lutteurs se sentirent capables de jouer un rôle intéressant dans le Championnat. Cette ardeur devait se refroidir quelque peu par la suite.

Il y eut donc, cette année-là, au Casino de fort jolies luttes ; quelques rencontres rappelèrent aux initiés les belles parties auxquelles donne lieu l'entraînement dans l'intimité des gymnases athlétiques. Ces trois artistes qui ont nom Gambier, Sabès et Fénelon virent leur réputation définitivement consacrée par le brio incomparable dont ils firent preuve. J'acquis, quant à moi, le titre envié de champion du monde, après deux soirées de lutte avec Ladislas Pytlasinski, le champion de la coalition étrangère contre les concurrents français. Je ne crains pas de reconnaître que cette victoire me fut chèrement disputée et qu'à bien des moments, je dus faire très attention à moi. On a écrit sur ma rencontre avec Pytla des choses parfois inexactes. C'est ainsi que l'on a prétendu que lorsqu'il se sentait en danger, il m'avait « passé la jambe », suprême ressource pour éviter la chute. On lui prêta cette incorrection — toute involontaire — parce que jadis il avait énormément pratiqué la lutte libre, qui autorise et recommande même l'emploi des crochets. L'accusation est inexacte en ce qui me concerne. J'ai toujours trouvé en Pytlasinski, qui m'a si chèrement disputé le titre de Champion du Monde, un adversaire loyal, aussi correct que beau lutteur. Hélas! que ne puis-je en dire autant de tout le monde ! Mais il n'y a point à y songer : ce serait trop espérer de la mentalité humaine.

V

Mon titre de Champion du Monde, l'énorme publicité faite sur ma victoire par la presse, qui contribua tant à établir ma réputation, modifièrent du jour au lendemain ma situation. La presse ! Elle ne m'a pas toujours été tendre, en ces dernières années surtout. Mais, loin de moi la pensée de lui en garder rancune ; je ne veux me souvenir que des services qu'elle m'a rendus. Je connais trop le dessous des cartes, les rivalités avouées ou déguisées qu'on y trouve, pour attacher plus d'importance qu'il ne convient à des injustices d'ailleurs vite oubliées et par ceux qui les commettent et par ceux qu'elles visent. Je sais et je reconnais que les feuilles sportives ont été pour moi, à l'époque du premier Championnat du Monde, un précieux auxiliaire. Combien de gens, nullités prétentieuses, assoifés d'honneur et d'argent, s'en sont servis et s'en servent encore, les sollicitent et les traînent dans la boue avec une égale ardeur. D'argent passe encore, mais d'honneur !

Ah, ce qu'elle en a fait des grands hommes la presse sportive! elle en a découvert en quelques années plus que l'histoire des siècles n'en avait jusqu'alors jeté en pâture à l'admiration du monde émerveillé. Comme disait Yousouff, dans sa mimique imagée en soufflant sur sa main ouverte : « Tout ça, poussière. » Et ce sont les plus encensés qui sont les plus cruels. Après tout, ils auraient bien tort de se gêner: c'est la vie, cela. Mais passons.

Je devins donc, du jour au lendemain, un sujet tout à fait en vue. Et ce fut un bouleversement nouveau dans mon existence. Cette troisième phase de ma carrière de lutteur, je l'appellerai sans honte, la phase commerciale de ma vie. Sollicité à l'étranger par de brillants contrats, je délaissai mon cher petit gymnase de l'avenue des Tilleuls et j'en confiai les destinées à M. Sonnois, qui en assura la prospérité jusqu'au jour où, obligé de le transférer rue Véron, il en modernisa l'installation.

Bien qu'il ne me plût pas beaucoup de recommencer une vie errante que j'avais abandonnée avec joie, je n'eus point à hésiter. Les modestes recettes que je réalisais avenue des Tilleuls étaient une goutte d'eau à côté des sommes importantes que l'on me garantissait à l'étranger pour participer aux championnats régionaux. Dès lors, je ne cessai plus de rouler en chemin de fer d'un coin à l'autre du monde. Et, comme il était dit que je ne devais pas échapper à une règle qui ne compte que de rares exceptions, avec mes premières économies, je

(1) Voir les numéros 476 et suivants.

sentis s'infiltrer en moi l'âme d'un bourgeois, j'éprouvai une joie intime à thésauriser, sans toutefois tomber dans la basse avarice. A vrai dire je me rendis compte que je ne pourrais point être moi-même éternellement et pour la première fois de ma vie je me mis à envisager l'avenir. L'argent ne fit cependant pas naître en mon esprit le désir de goûter à toutes les jouissances de la vie. D'ailleurs, quand en aurais-je eu le temps ? Je cédai cependant à une grande passion : la chasse. Elle n'a cessé d'occuper la majeure partie de mes heures de liberté et je puis dire que j'ai tiré du poil et de la plume sous toutes les latitudes. Paris qui donne le ton à toutes les capitales du monde venait d'avoir son championnat ; toutes les villes qui comptaient 100.000 âmes voulurent avoir le leur. C'est ainsi que je fus amené à me rendre à Berlin. Il fallait jadis, pour organiser des luttes en Allemagne, une patience angélique et une résignation à toute épreuve tant étaient compliquées les démarches au bout desquelles se trouvait l'autorisation sollicitée. Il fallait s'égarer résolument dans le plus effroyable labyrinthe administratif et en parcourir les méandres avec une ténacité résignée à tout. Ces difficultés des temps héroïques n'existaient déjà plus quand je fus au Championnat de Berlin, où j'eus encore la chance de tomber Eberlé et mon vieil ami Laurent le Beaucairois, qui soutint une lutte homérique contre le champion d'outre-Rhin. Ce furent de bien curieuses soirées que celles de ce championnat. Le sport n'a pas de patrie, bien que les sportsmen en aient une, et je crus sincèrement revivre les heures bruyantes du Casino de Paris, en ce Berlin où le public allemand témoigna d'un enthousiasme qui n'avait rien à envier à celui des Parisiens.

D'une capitale à l'autre, je m'en fus de Berlin à Vienne, de Vienne à Bruxelles, puis en Italie, et jusqu'en Amérique, où je matchai Rœber devant un public plus passionné pour la boxe que pour la lutte, assez médiocrement goûtée aux Etats-Unis. La « Ceinture d'Or » et la Coupe de Paris me ramenèrent pendant quatre hivers consécutifs à Paris, un perpétuel exode vers l'étranger, continuant toutefois d'occuper la plus grande partie de mon temps. La surabondance des compétitions internationales exige, sous peine de tomber dans la monotonie, une recherche constante d'hommes nouveaux, et ce fut là la grande préoccupation des organisateurs de tournois au cours de ces dernières années.

Et c'est cette nécessité qui modifia les tendances premières.

Ces dix dernières années virent cependant des sujets exceptionnels. Hackenschmidt, Koch, Raoul le Boucher, Padoubny, Pétersen. Cette brève liste ne comporte qu'un nom français, celui d'un homme trop prématurément disparu, il était à mon humble avis, et à très prochaine échéance, le futur Champion du Monde.

Le succès qu'obtint en France le premier championnat du monde, fut en quelque sorte le signal de l'invasion étrangère et de l'évolution dans la sélection des concurrents. Un homme de 120 kilos était considéré comme une exception ; c'est tout juste si, à l'heure actuelle, ce poids ne constitue pas un minimum exigé.

Je viens tout à l'heure d'évoquer le souvenir de Raoul le Boucher. C'était bien, à mon sens, le meilleur homme que nous possédions en France. Sa jeunesse était son pire ennemi ; il en était l'esclave et ne savait point résister à ses caprices. Il avait — faiblesse excusable à vingt ans — une coquetterie qui l'incitait à s'occuper un peu trop du public au détriment de l'attention qu'il devait réserver à ses rencontres. Cela ne l'empêcha point d'avoir l'étoffe d'un grand lutteur.

Le pauvre garçon est mort en emportant cette consolation qu'il avait vécu les belles années de la lutte professionnelle. Mais il n'en a jamais connu le côté bohême, presque misérable, avec le perpétuel souci du lendemain, la maigre pitance cueillie au hasard des fêtes foraines ; il ignorait le quinquet des baraques qui, l'automne venu, craquaient sous le vent déjà glacial ; il avait débuté à la clarté des music-halls. Je chercherai vainement, en remontant par la pensée les cinq dernières années que je viens de passer, une anecdote quelconque qui soit dans la manière de celles qui, tristes ou bouffonnes, faisaient jadis partie intégrante de notre vie hasardeuse de lutteurs ambulants. Tout a changé dans notre monde. du moins me semble-t-il qu'il en soit ainsi Ceux qui vont venir après moi observeront probablement les choses d'un regard moins sceptique. Qui sait ?

Pour moi, j'irai jouer aux boules, ou m'asseoir à la fraîcheur d'un platane ombreux, en regardant les gamins se bousculer avec toute la fougue de leur âge heureux.

Bien sûr, les jeunes du pays aux instants de causerie, me demanderont d'évoquer le passé. Et je laisserai mon imagination retourner vers l'autrefois. « Ce soir-là, je venais de tomber six Turcs d'affilée... »

— Mais, objectera la maman Pons, en hochant la tête sous son casque de cheveux blancs, tu exagères un peu mon ami.

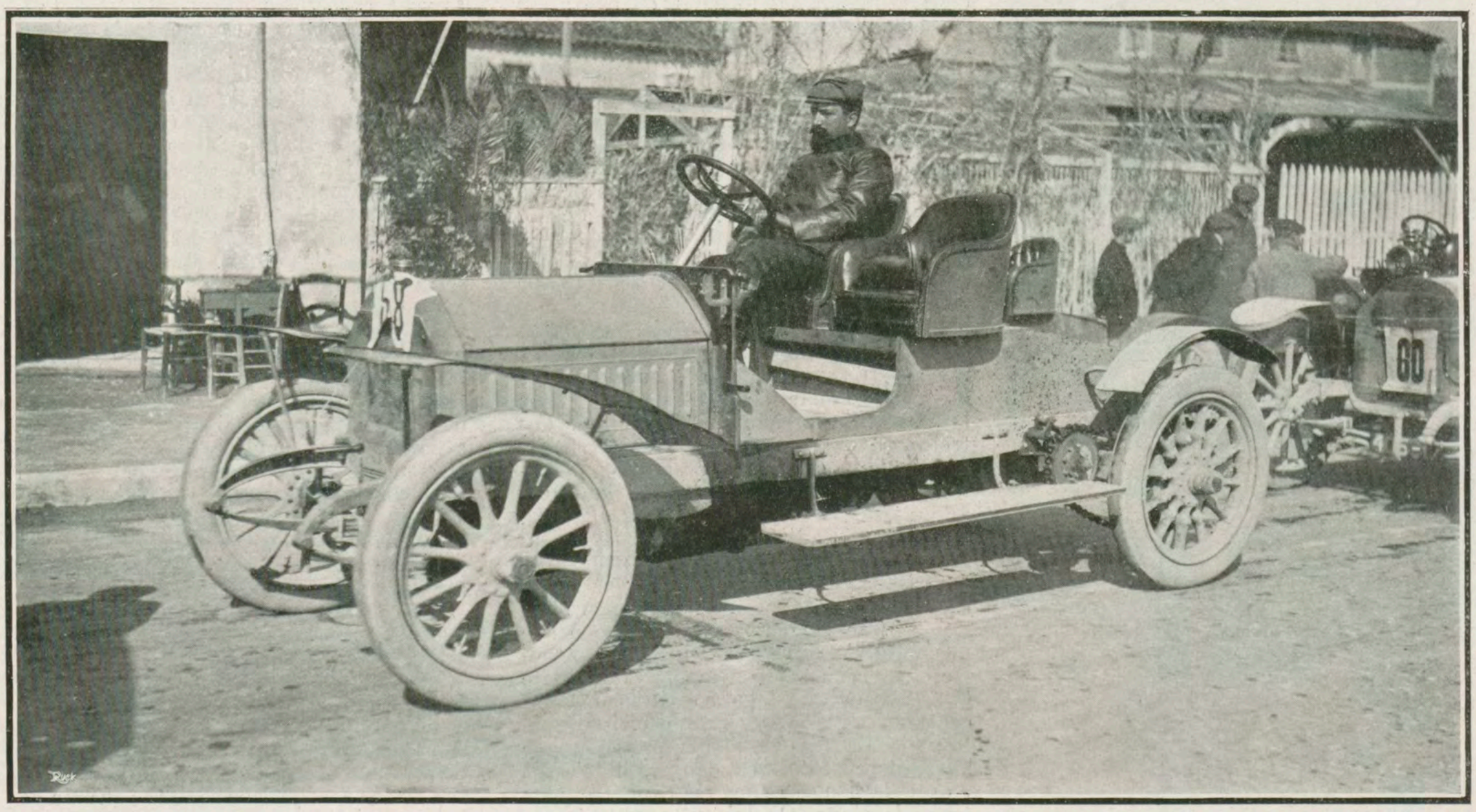
— Tu crois ?

Le Midi m'aura décidément repris tout entier.

PAUL PONS.

Fin

LE KILOMÈTRE LANCÉ A NICE



ANEZIN APRÈS L'ARRIVÉE

Sur la nouvelle route de l'Hippodrome, l'Automobile-Club de Nice vient de faire disputer une épreuve du kilomètre lancé. Anezin, dont nous publions la photographie, a remporté, sur sa 28 ch. Peugeot, *la catégorie réservée aux moteurs à 4 cylindres de 121 à 130 millimètres d'alésage. Il a accompli le kilomètre en 39 s. 2/5. (Pneumatiques* Michelin.)

Imprimerie de la *Vie au Grand Air*, Paris. H.-L. MOTTI — *Le Gérant* : CAMILLE LECESTRE.